TELEFONOS:
Dirección . . . 0052
General 0053
SAN LORENZO 1191

PORTE PAGO

DEMOCRACIA

DIARIO DE LA TARDE

Art. 2—Todo habitante de la provincia puede emitir por la prensa sus pensamientos u opiniones... denunciar los crímenes, delitos, excesos u omisiones de los funcionarios públicos... sin censura previa...
Ley de imprenta. Octubre 2|1876.

Director: José Guillermo Bertotto

ROSARIO, MIERCOLES 26 DE MAYO DE 1926

AÑO II — Nº. 115

El tiro de gracia

A LOS CONCEJALES

LEVANTESE el que más verdad posea y destruya la que muestra el doctor Lisandro de la Torre en nuestra página cinco. Ese hombre merecería la admiración pública; pero, ilumínenos con sabiduría. No nos hacemos ninguna ilusión: ese hombre no existe. La todopoderosa empresa del Central Argentino no refutará su crítica formidable en ninguno de sus aspectos. Los libros, y la inteligencia, y las aptitudes de sus asesores letrados y técnicos no suman valor para la polémica seria. Es que el egregio maestro de superior cultura política brindó a su Ciudad sus más calurosos sentimientos de lealtad y amor, descubriendo los daños que se le proyectaban. Puso robusta sinceridad, toda su alma, en las certeras y veraces observaciones, en el comentario a antecedentes y cálculos, en el análisis severo e inflexible. El concejal que se anime a replicarle, y triunfe, obtendría acatamiento; mas lo dudamos. No es posible aparecer de improviso, dueño de la verdad, paladín de la justicia, en un pueblo como el nuestro. Aquí nos conocemos todos. Y es aquí donde afirmamos que el juicio dado por el doctor Lisandro de la Torre es sentencia irrevocable. Para neutralizarlo habría que juntar votos, en silencio, clandestinamente. Unicamente el número, o sea la fuerza, derrumbaría ante la Empresa, no ante la Historia, la más generosa y desapasionada página del gran político de la ecuanimidad.

Para nosotros, y para la Ciudad, no hay debate a realizar en este asunto del Central Argentino. El articulado del convenio ad-referendum es su propia condena. Y no es que nos preocupe, ni obseda, ni conturbe el espíritu la firma ingenua del intendente doctor Manuel Pignetto. El convenio pareciera ser un pacto de los enemigos del Rosario. El ingenioso y cruel viejo de original talento y buen corazón, don Julio Costa, decía en cierta circunstancia que los peores enemigos del país no eran los ingleses, sino los argentinos inglesados. La Ciudad debe tener presente la frase. Entre los que buscan la división, amurallando cuadras y cuadras, estagnando el progreso, entorpeciendo nuestra vida industrial figuran extranjeros que no conocen la Argentina, otros que habitan en nuestro lugar, dispuestos a toda aventura, prontos a emprender rápido viaje de retorno; pero, también los hay de origen, vinculación, intereses, sangre rosarinos. El egoísmo les ha formado el carácter como el cuño la moneda. Y en contra de todos esos basta que esté un hombre para confundirlos. El doctor Lisandro de la Torre, siempre profesor de idealismo y de gobierno, ocupa la cátedra. Es un ejemplo más que ofrece a su pueblo!

Tenemos fe, plena fe, en la rectitud, en la conciencia, en el rosarismo de los concejales; mas sobre todo queremos llamar la atención sobre la trascendencia de su voto, sobre la importancia actual de su voto. Confiamos en que la desaprobación del convenio conseguirá mayoría. No comprenderíamos una sanción favorable al F. C. C. A. Lejos de distinguir sectores políticos los consideramos desaparecidos. En esta gravísima hora no hay más que representantes de la Ciudad del Rosario, — unos más rosarinos que otros, permítasenos subrayar; — pero todos igualmente bien inspirados. Y es por esto que creemos imposible que la Empresa encuentre defensores en el recinto cuando no los encuentra afuera. Tendría que entregarles los papeles escritos, preparados, para que los leyeran, y asimismo vigorizarles la voz. Para elogiar, justificar, auspiciar el convenio ad-referendum es preciso olvidarse de la Ciudad, acordarse muchísimo de la Empresa. Dentro de unos días sabremos la nueva verdad. Mientras tanto vayan orientando sus ideas y sentimientos los concejales que quieren dejar trás su vida conducta noble y honrada. El doctor Lisandro de la Torre, tan excéptico, no ha dudado en la corrección de la mayoría del Concejo Deliberante. Una resolución adversa, infundada, indocumentada, sería como el golpe de gracia a sus ideales. Y no hallamos en la nómina de los representantes comunales uno solo que se animare a tamaña proeza. Contra uno, quince, veinte le honrarían haciendo suyas las ideas de su página. Y sino fuese así habría que alentar al doctor de la Torre para que se alejara definitivamente de nosotros: demostraríamos haber caído muy abajo.

El regente

El representante del F. C. C. A., pretende ser como el regente en un diario: el señor que manda interiormente, sin palabras, sin ruido, soberana y humildemente. Tiene conocimiento de todo: desde la portería a la dirección. Y, hábil, laborioso, inteligente sonríe, preparando sus planes de mejora. No ofrece blanco nunca a los adversarios. El regente de la imprenta periodística es diplomático y estratega: cobra su sueldo, defiende a su empresa, alacranea y vive como si fuese él solo la sala de redacción. El representante del F. C. C. A., el doctor José A. Frías, según hemos descubierto en el Rosario, sería un admirable regente... No aparece en escena; sin embargo, actúa en las tablas y en los entretelones.

DEMOCRACIA

Lea página 5

El Dr. De la Torre y el F. C. C. A.

Lea página 7

INFORME DEL CONCEJAL MORCILLO

Silencio grave

LOS PAVIMENTOS

El Concejo Deliberante debe decidirse a exigir responsabilidades a las empresas de pavimento y funcionarios acusados por los técnicos que acaban de expedirse en su informe. Las conclusiones son terminantes. Los señores Remonda, Monserrat y Cía. han incurrido en "irregularidades graves", se dice, y no es aceptable que ni la empresa ni la Municipalidad guarden silencio. La firma citada ha de ser la más interesada en esclarecer la verdad si el Concejo Deliberante toma alguna iniciativa. Por nuestra parte supliremos a los concejales en el caso de que estos no supieran cumplir con elementales deberes. No nos explicaríamos ninguna actitud que significara encubrimiento.

Escuelas nacionales Lainez

La inspección nacional de Escuelas Láinez comunicó que hoy fuera día de asueto por haberlo dispuesto así la superioridad escolar.

Ley orgánica municipal

PROYECTO DE REFORMAS

Anúnciase la presentación de un proyecto de reformas a la ley orgánica municipal que firmaría la mesa directiva de la Cámara de diputados. Aguardamos conocer su texto para comentarlo, anticipando que veríamos con agrado la inmediata sanción de la ley siempre que respondiera a un espíritu democrático más institucionalmente popular que el de la actual. Aceptaríamos complacidos el sufragio universal, la representación proporcional, la designación del intendente por terna del Concejo Deliberante, debiendo respetarse el mandato de los concejales ya en ejercicio, de acuerdo a la Constitución. Un capítulo sumamente interesante es el de los recursos municipales. Tal vez los autores pudieran realizar una iniciativa que atrajera la adhesión de todos los partidos si leyeran la parte correspondiente de la nueva Constitución.

SURTIDORES DE NAFTA

Dos concejales han resuelto solucionar en lo posible el asunto de los surtidores de nafta para ponerle punto final. El presidente del Concejo Deliberante Dr. Juan Diez de Andino y el señor Luis F. Porta, presentarán en breve sendos proyectos que motivarán nuevas discusiones hasta alcanzar la sanción deseada.

Sobre Rafael Barret

J. R. Fortezza en su página sobre Rafael Barrett, publicada ayer en "La Acción", incurre en un ligero error, tal vez inducido por el deficiente e informal trabajo del chileno Armando Donoso. Ha de saberse que este crítico obligó a la señora Panchita López Maiz de Barrett a escribir una severa carta de rectificaciones. La hemos de publicar más adelante. Fortezza, tan sincero y entusiasta comentarista de la obra barretiana, afirma que José Enrique Rodó "le abrió de par en par las puertas de su amistad, tan solicitada y tan esquiva de entregarse". No es exacto. Rodó no trató a Barrett. En carta, del 6 de febrero de 1911, dirigida a nuestro director, dice el artista de "Motivos de Proteo": "los que fuimos amigos de Barret, de lejos, y sin haber estrechado nunca su mano"... "De lejos" está subrayado por el mismo Rodó.

Comisiones de fomento

El gobierno de la provincia ha aprobado los contratos celebrados entre las comisiones de Fomento de Cañada Rosquin, Pavón Arriba, Calchaquí y San Jerónimo Norte y los señores Natalio Bachetta, Antonio N. Aviani, Andrés Dayer y Antonio Trummer Weisbach, respectivamente, para la instalación de usinas de fuerzo motriz y alumbrado público, en las referidas localidades.

Suave lección

Los maestros de San Lorenzo han dado una suave lección a los del Rosario. Aquellos pobres rurales no tienen miedo a la represalia, no aspiran a ser inspectores... Con dignísimo concepto de sus funciones protestan serenamente por el proyecto de reformas a la ley de jubilaciones y pensiones. Y son tan altivos que hasta los autores criticados se sentirán satisfechos por el honor de su crítica. Es que los legisladores prefieren la verdad, aunque les sea dolorosa, a los actos convencionales de manso e hipócrita acatamiento. Los legisladores no necesitan consejos después que han expuesto sus ideas, ni los halagan las solicitaciones de enmienda. Los maestros de San Lorenzo protestando hacen más por el gremio que los del Rosario llorando reformitas. Lo grave es que los de San Lorenzo no merecerán las simpatías del oficialismo como los de por aquí...

Rosarío con el cinturón de hierro proyectado por el C. A.

Maestros de San Lorenzo

PROTESTA QUE LAS HONRA

Se ha dirigido a la Cámara la siguiente nota:

"Los maestros de las escuelas del departamento San Lorenzo que suscriben, tienen el agrado de dirigirse a los señores legisladores provinciales para significarles, que el proyecto de ley modificando la relativa a pensiones y jubilaciones, afecta intensamente los sagrados intereses del gremio.

Acojemos la versión de que se trata de salvar con ese proyecto, una vez convertida en ley, el déficit que anualmente soporta la precitada institución.

No es posible, señores representantes, admitir lisa y llanamente los motivos que se invocan para la reforma, porque de ser cierto, cúmplenos advertir que los señores legisladores, pueden, sin lesionar al gremio, resolver con espíritu financiero esa anormalidad, dictando leyes especiales que aseguren el regular funcionamiento de la Caja de Pensiones y Jubilaciones.

La ley en vigencia señores legisladores, ampliamente discutida, ha contemplado todos los factores que a la larga llevan al maestro, a un estado de desgaste fisiológico y mental intensos; y al imponer un término de veinte años a sus actividades para otorgarle una renta vitalicia no solo ha promovido una enovación de valores necesaria a todo dinamismo, sino también ha resuelto un problema de orden social con el súmun de equidad.

No es necesario abundar en múltiples consideraciones para ilustrar el criterio de nuestros representantes Los del departamento San Lorenzo, conocen perfectamente cuál será la situación del magisterio en caso de que el proyecto prospere.

Desde el maestro de grado hasta el cuerpo de inspectores, recibirá en su lucha cotidiana la lesión más injusta, en esta época, en que nuestra legislación tiende en su marcha progresiva, a dar vida a normas que eviten la ruina moral de los que luchan desde el aula por el porvenir cultural de la patria, limitando al minimun de tiempo su labor y al máximo su recompensa.

Los maestros del Departamento San Lorenzo, esperan de sus dignos representantes, su oposición al proyecto, de ley como el medio de demostrar que intervienen con justicia plena en defensa de los intereses de sus representantes."

Nuestro amigo el perro

Nuestro tradicional y leal amigo, no siempre tiene suerte; es por lo general pobre y no hay archivo para su casta común.

Objeto de mimos, goza de mullido lecho y de fuerza mecánica que lo arrastra cuando su dueño es el favorito de la fortuna. La blanca y aterciopelada mano le acaricia ufana y cariñosa, un almohadón de encajes lo cubre como a un marajah, y después, para evitarle el hastío, un asiento le está reservado en el coche. ¡Ah! es el can diminuto, con piel suave propio de las cussilerías, o el sabueso de tradición extranjera, de ojos chispeantes, de largas y afiladas fauces, de piel sedosa.

No son perros vulgares. Sus hermanos plebeyos, bohemios e igualmente holgazanes, no le envidian al mejor nacido. Ni siquiera protestan por su desigualdad. Más buenos que los hombres, son más cristianos... y también más heróicos. Largos días de hambre con el predicador de Galilea, en ejército, roñosos y flacos, mas, no abandonaron al amo.

Los turcos fueron los primeros en reconocerles méritos, después... Pignetto. Rosario será en breve la Constantinopla argentina.

Por nuestras calles siempre resplandecientes, ya se ven centenares del doméstico animal pulular husmeantes dejando su mugre y su sarna de puerta en puerta.

Pero, vivimos en la edad de piedra, y no hay ley que les de mejor vida, ni farmacopea, ni ciencia que cure sus úlceras.

Pignetto médico, es para los perros enfermos, Pignetto naturalista. Que se curen solos; para eso son perros pobres. Diríase que Soiza Reilly escribió para el viento aquel libro que leyéramos acongojados. ¡El alma de los perros!... Y por lógica asociación de ideas nos sugiere, nuestros inspectores municipales y nuestro intendente ¿tendrán alma? Invitamos al celebrado escritor a estudiarlos.

¡Cuánto ganaríamos si éstos cambiaran por aquellos el alma!

Los perros plebeyos no exhibirían por estas calles resplandecientes, su mugre y su sarna. Parece que quisieran decir en las calles San Martín y Córdoba, entre los Bancos, que también hay desvalidos...

Marcas y señales

La Legislatura de la provincia ha autorizado al Poder Ejecutivo para que éste cobre sin multa hasta el 15 de junio del corriente año, los boletos de marcas y señales que se encuentren vencidos.

Los interesados deben aprovechar la prórroga acordada para ponerse al día con el fisco.

De los concejales Villordo y Porta

Presentó el siguiente proyecto el concejal Villordo:

Honorable Concejo:

Los que suscriben partidarios decididos de toda iniciativa tendiente a mejorar los sitios que srvan de expansión y paseo para las clases obreras, así como de solaz y recreo a los niños de una importante zona del municipio, comprendida por las calles Tucumán, Catamarca, Cafferata e Iriondo, y careciendo esa parte de plaza alguna, os aconsejan aprobar el siguiente proyecto de ordenanza:

Art 1.o — Destínese para plaza pública que se denominará Rivadavia los terrenos comprendidos por las cales Tucumán, Catamarca, Cafferata e Iriondo.

Art 2.o — Autorízase al D. E. para que realice gestiones con los propietarios de esos terrenos ad-refefendum del H. Concejo sobre su adquisición.

Art. 3.o — El D. E. solicitará de las HH. CC. LL. la respectiva ley de expropiación por causa de utilidad pública. — D. Villordo — L. Porta.

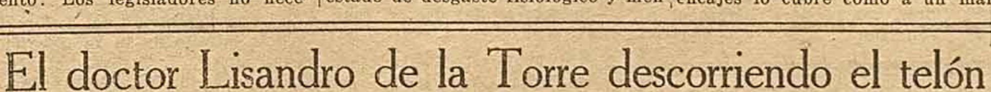
LOS LIBROS

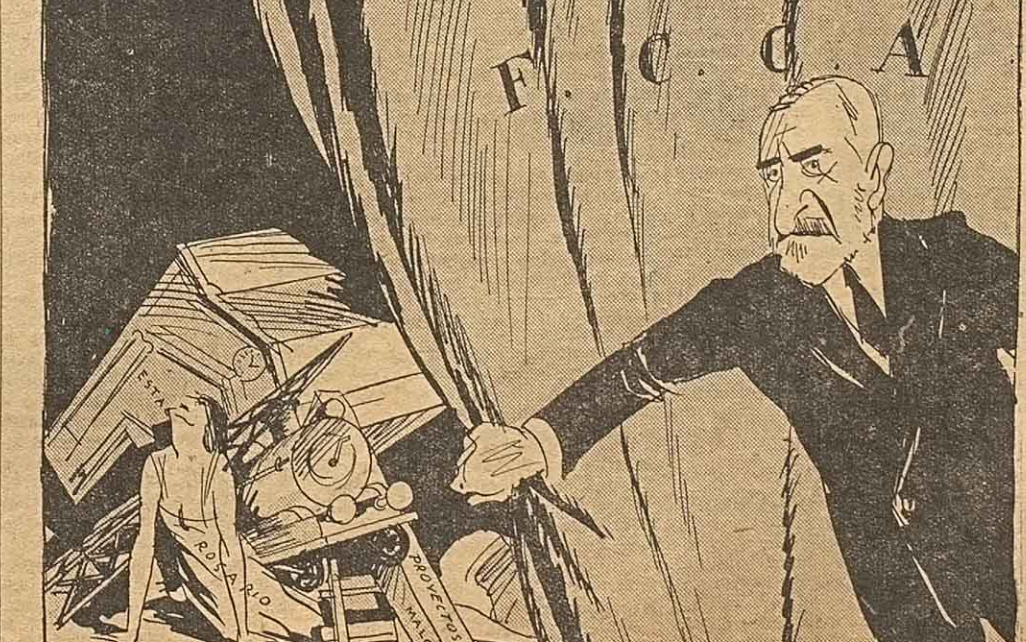
"EL TIO DE TODOS", por Carmen de Burgos. Ribas y Ferrer, editores, Barcelona.

A base de una anécdota ya explotada en los diversos campos de la literatura — la herencia fabulosa de un pariente muerto en tierras trasatlánticas — Carmen de Burgos ha compuesto una novela medio sentimental y medio cómica que en su conjunto resulta muy entretenida y amena, que le sirve, sobre todo, para pintarnos diversos ambientes y descubrirnos ese mundo pintoresco de la gente que vive explotando la candidez ajena.

Lo mejor de la obra es ese tipo de mujercita provinciana leal y consecuentes en sus sentimientos y que como un perfume de abnegada espiritualidad arona las páginas del libro.

Es ésta una de las más bellas creaciones de la novelista y lo único sensible es que no le haya dado una mayor y más pertinente actuación en la accidentada y divertida fábula. Al lado de esa flor fragante de feminidad palidecen un poco los demás personajes. Sin embargo, pueden reputarse como aciertos también los tipos de las dos vie-


El doctor Lisandro de la Torre descorriendo el telón



Comerciales del día

MERCADO GENERAL DE PRODUCTOS NACIONALES

PRIMERA RUEDA

Se vendieron:

Trigo junio 200 a 14.10; 300 a 14.12; 1.100 a 14.15; 100 a 14.13; julio 600 a 14.10; 200 a 14.15; 300 a 14.30; 100 a 14.12; agosto 200 a 14.13; 100 a 14.15; 400 a 14.17.

Maíz: junio 200 a 6.65; agosto 100 a 6.75.

Lino: junio 500 a 15.35.

MERCADO DE CEREALES A TERMINO DE BUENOS AIRES

PRIMERA RUEDA

Se vendieron:

Trigo: Junio 200 a 13.41; 800 a 13.42; 800 a 13.43; agosto 1.000 a 13.49; 200 a 13.47; 1.400 a 13.50.

Maíz: Sin operaciones.

Lino: Junio 300 a 15.45.

COMPRADORES DE ULTIMA HORA

Rosario, hora 12.15:

Trigo: junio 14.16; julio 14.15; agosto 14.19.

Maíz: junio 6.62; julio 6.64; agosto 6.72; septiembre 6.83.

Lino: junio 15.33; julio 15.53; agosto 15.86.

Buenos Aires, hora 12.15:

Trigo: junio 13.45; julio 13.51; agosto 13.51.

Maíz: Junio 6.74; julio 6.79; agosto 6.84.

Lino: Junio 15.45; julio 15.65; agosto 15.81.

MERCADO DE TRIGO

(Resumen de la semana)

LIVERPOOL, 26. — Los compradores en el Continente y las restringidas provisiones en el Reino Unido mantuvieron firme las posiciones cercanas; los exportadores del Canadá y la Argentina subieon los precios. De aquí en adelante el mecado, en su mayor parte, será dominado por los informes del tiempo y de las cosechas. Las últimas noticias de la cosecha norteamericana son favorables y las europeas son medianamente, pero se cree que éstas serán inferiores a las del año pasado.

MERCADO DE MAIZ

Los exportadores subieron los precios; la demanda para el consumo es mediocre. Las provisiones de Danubio son liberales, siendo absorvidas casi totalmente por el Continente.

CAMBIOS COMERCIALES A LA VISTA

Hora, 10.35—

Inglaterra 45 1|16.
Francia 28.15.
Bélgica 28.20.
España 6.25.
Italia 24.55.
Estados Unidos 109.50.
Chile 45 9|16.
Brasil 30.200.
Montevideo 113.20.
Suiza 4.71.

Hora, 11.10—

Inglaterra 45 1|8.
Francia 28.
Bélgica 28.10.
España 6.26.
Italia 23.85.
Estados Unidos 109.50.
Chile 45 9|16.
Brasil 30.200.
Montevideo 113.20.
Suiza 4.71.

INFORMES DE LAS COSECHAS MUNDIALES

LIVERPOOL, 26. — Oeste de Europa — Tiempo muy benigno, nerales las cuales han sido muy be-

ITALIA — (Trigo) — Se necesita buen tiempo. Los últimos cálculos del agente de Broomhall indican que la cosecha será inferior a la del año pasado en un millón de toneladas. Cálculo final oficial año anterior 6.560.000 toneladas.

ESPAÑA (Trigo.) — El tiempo y los informes de la cosecha son favorables. Las provisiones son liberales.

AUSTRIA Y HUNGRIA. (Trigo). Las condiciones de las cosechas son después de refrescantes lluvias geneficiosas. Se necesitan lluvias en el Oeste de Alemania.
buenas; lluvias abundantes han sido beneficiosas.

BALCANES. (Trigo). — El tiempo y los informes de la cosecha son favorables.

RUSIA. — Las perspectivas para la cosecha han sido mejoradas por abundantes lluvias. Hay algunas quejas del Este.

INDIA. (Trigo). — Recientes lluvias han dañado levemente la calidad del trigo nuevo.

TOTAL EXISTENCIA VISIBLE, ESTADOS UNIDOS Y CANADA

Esta semana:

Trigo 1.768.865.
Maíz: 701.245.
Avena 682.712.

Semana pasada:

Trigo: 1.954118.
Maíz: 734.164.
Avena: 700.435.

Año pasado:

Trigo: 2.040.927.
Maíz: 443.856.
Avena: 701.901.

INFORMACIONES DEL EXTERIOR

APERTURA

Trigo— .. ..

WINNIPEG, mayo 26. — Trigo Manitoba, por bushels de 60 libras, equivalentes a 27.250 kilogramos, entrega julio sube 1|2 centavo oro, igual a pesos 0.04 papel. Octubre sube 3|8 cent. oro igual a $ 0.03 papel.

CHICAGO, mayo 26. — Trigo norteamericano, por bushels de 60 libras, equivalentes a 27.250 kilogramos, entrega julio sube 1|2 centavo oro igual a $ 0.04 papel.

LIVERPOOL, mayo 26. — Trigo Río de La Plata, por cental de 100 libras, equivalentes a 45 kilos 359, entrega mayo baja 1|4 penique igual a $ 0.02 papel. Julio sube 1|8 penique igual a $ 0.01 papel. eOctubre sube 5|8 penique igual a $ 0.05 papel.

Maíz—

CHICAGO, mayo 26. — Maíz norteamericano, por bushels de 50 libras, equivalentes a 25.401 kilogramos, entrega julio baja 1|4 centavo oro igual a $ 0.02 papel.

LIVERPOOL, mayo 26. — Maíz Río de La Plata, por cental, nada.

Lino—

DULUTH mayo 26. — Lino, por bushels de 56 libras, equivalentes a 50.802 kilogramos, entrega julio, sin cambio; septiembre id.

HULL, mayo 26. — Lino Río de La Plata, por cada 112 libras equivalentes a 50.802 kilogramos entrega mayo y junio sin cambio.

SITUACION DE LOS MERCADOS EUROPEOS

LONDRES, 26. — Trigo: Sostenido, pero la demanda es mediocre.

Maíz: Tranquilo, compradores reservados.

LIVERPOOL, 26. — Trigo: Sostenido. Mayo 11|8 1|2; julio 11|51|4 Octubre 10|8 1|4.

Parciales: Maíz mayo|junio 27|10 y 1|2.

Avena: Mayo|junio 20|10 1|2.

LONDRES, 26. — Avena Mercado: Tranquilo; mayo|junio 20|9.

HULL, 26. — Lino: Sostenido; Mayo|junio 14|9.

CALCUTA, 26. — Lino mayo|julio 16|9.

AMSTERDAM, 26. — Aceite de lino, junio 34. septiembre y diciembre 34 3|4.

COTIZACIONES DE PARCIALES

LIVERPOOL, a las 16.40. — Se cotizan Parciales de Trigo B|Ruso, 61 libras, mayo, para Liverpool a 54|. Vendedores.

---

jas que no vacilan en arriesgar los escasos bienes que constituyen la única base de su existencia, para ir a una tierra extraña en busca de esa herencia fantástica, que de existir, ellas hubiesen sido los derechohabientes indudables.

"El tío de todos" pudo ser una novela francamente cómica; pero "Colombine" no se ha atrevido a entrar en ese campo de un modo decisivo y no llega tampoco a ser humorística, cosa que sería apetecible. Tiene rasgos cómicos y rasgos humorísticos; pero lo que caracteriza a la novela es una sentimentalidad dulce, un optimismo apacible y una amargura honda.

Como sin querer, "Colombine" renueve las heces de este espeso licor del vivir y su sabor agrio no puede ya desaparecer del paladar del lector, aunque trate de endulzarlo con la dedada de miel de la heroica conducta excepcional de la novia olvidada que no olvida, y que tiende los brazos generosos para recoger en ellos al amado mediocre y fracasado, tipo corriente de hombre vulgar, sin grandeza de alma, aunque otra cosa nos hiciera creer la autora a los comienzos de su narración.

——xx——

En bnsca de alivio

Ha llegado hasta nuestra redacción, el joven estudiante Agustín J. Molina, quien en noviembre de 1924, sufriera en Mendoza, al calor de una discusión política, la fractura de un maxilar, consecuencia de un golpe de manopla, traidoramente aplicado.

El golpe, inhibió, al mismo tiempo que los órganos de la masticación, las cuerdas vocales, quitando así la palabra a este joven.

En busca de una curación que los doctores Arce y Rogfille declararon imposible en nuestro país y con la invencible esperanza de librarse de una muerte indudable y prevista, este muchacho todo valor yl tenacidad, con la sola ayuda de nuestro colega "Crítica" se trasladó hasta los Estados Unidos de la América del Norte, donde su incapacidad económica hizo imposible la intervención quirúrgica que le devolviera la salud y la vida.

Solo solicita la ayuda de algún facultativo generoso para combatir el terrible mal. Molina se domicilia en la calle Corrientes 236.

——xx——

Asociación vecinal Barrio Calzada

Llevóse a cabo el reparto de víveres a los pobres auspiciado por la Asociación Vecinal de Barrio Calzada.

A pesar de la lluvia, antes de la hora indicada, acudió la mayoría de los beneficiados a solicitar su respectiva ración, en el local Amenábar No. 78.

La Comisión Directiva, agradece a los comerciantes del Barrio que cooperaron para el mejor éxito de esta obra filantrópica: Francisco Mauro 200 kilos de carne; Agapito Arias 165 id. de fideos; Emilio Abraham 120 de azúcar; Cristóbal Cifró 150 de pan; Pedro Martínez, 100 de mondongo; Mateo Ronco 70 de carne; Pedro Fortunato 70, papas; Manuel Serra 50 de pan; Fructuoso Suárez 20 id de azúcar; José Pleire 10 kilos azúcar; Manuel Travieso 6 id de azúcar; Miguel Alonso 5 id de azúcar; Antonio Carriio 5 id de azúcar; S. Crimi pesos 1.

Presidente Antonio Scarpellié secretario Francisco Mauro.

——xx——

Cámara Arbitral de Cereales

El jurado encargado de otorgar premios a los expositores, en la Exposición que se realiza actualmente en la Sociedad Rural, ha otorgado medalla de oro y diploma al stand de la Cámara Arbitral de Cereales de esta ciudad.

——xx——

Tribunales

Juzgado de primera instancia en lo civil y comercial de la primera nominación a cargo del doctor P. Sánchez Zelada.

Secretaría R. Capmany Puccio —

Baldomero López; información; se tiene por producida.

—H. Ferrer y Cía. contra María Vda. de Carlos Caro; se estiman en las sumas de $ 160 y $ 80, respectivamente, los honorarios del doctor Ferri y procurador Alende.

—Méndez e hijo contra Rafael Guerrero; se estiman en $ 40 los honorarios del procurador Esteban M. Boero.

—Luis Rey contra Ignacio M. Beson; se nombra martillero a Virgilio Sánchez Granel.

—H. Ferrero contra Enrique Badoloni; estímanse en $ 140 y $ 100, respectivamente, los honorarios del doctor Ferri y procurador Allend.

—Secretaría Elías Alvarado (hijo):

María Antonia Pio Spid, rectificación; se aprueba la información producida, y se ordean la rectificación solicitada.

—Josefa Suvenna de Borella, Leonidas Núñez y Paula Barrera, sucesiones; se iniciaron los respectivos juicios sucesorios.

—Ramón Pereiro, quiebra; se agrega el balance presentado por el representante del deudor, procurador Francisco Moyano, que arroja los siguientes totales: Activo: $ 13.925. Pasivo: $ 24.521,25.

—Angel Pérez, quiebra; se sorteó contador en estos autos al señor Pedro Pilot.

—Mangione y Cari, disolución social; se ordena la disolución social de la firma citada establecida en esta plaza con fábrica de mosaicos.

Juzgado de primera instancia en lo civil y comercial de la segunda nominación a cargo del doctor J. A. Martínez Cilveti.

Secretaría del doctor Arturo A. Palacios:

Marcelino Zaragoza contra sucesión Cirilo Zaragoza; se nombra perito inventariador, tasador y partidor al doctor Diógenes Hernández.

—Juan Sambueli, sucesión; se ordena la rectificación de la partida de defunción.

—Secretaría Rodolfo E. Marc:

Marcelino Martin, quiebra; se prorrogó la junta de verificación de créditos para el día 17 de junio próximo.

—Juan Fuglister contra Alfonso Bumbacher: se clausura el término de prueba.

Juzgado de primera instancia en lo civil y comercial de la tercera nominación a cargo del doctor Adriano A. Siburu.

—Secretaría del doctor Juan A. Gallo.

Pedro F. Pujol contra juez de paz de Villa Constitución; se declara mal denegado el recurso interpuesto.

—Eduardo C. Báez contra José Colom, se revoca la sentencia apelada, con costas. Regúlanse $ 25 al doctor onzález Sabatihie.

—José Estanslao Lozada, sucesión; se ordena el desglose de los escritos de fojas 14, 15, 17 y 24, ordenándose que el interesado inicie la acción correspondiente con la presentación de la prueba documental.

—Miguel Marcogliese e hijo contra Angelis Hnos.; se condena a la firma demandada a pagar al actor la suma reclamada, sus intereses moratorios y costas, rechazándose la reconvención. Regúlanse $ 120 al doctor Premoli, $ 50 al procurador Esteban M. Boero.

Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de la Cuarta Nominación a cargo del doctor Carlos Amegiio Arzeno.

Secretaría A. Guindón Méndez.

Gutman y Heiman contra Universidad del Litoral; se dictó fallo declarando nulo todo lo actuado desde fojas 7 en adelante y se dispone que la citación y emplazamiento se practique con el señor rector y no con el decano de sus departamentos.

—Elena Selma contra César Falcone; se confirma la sentencia del juez de paz, de la segunda sección. Regúlanse $ 30 al doctor Ghioldi.

—Arogone Hnos. ocntra sucesión Nicolás Tagliaferro; se aprueba la planilla.

—Juan Moretti, sucesión; se dictó declaratoria de herederos a favor de la esposa del causante.

Secretaría del doctor José A. Dughera.

Luis Pinchetti, convocatoria; se efectuó la junta de verificación de créditos, siendo reconocidos los mismos en la forma aconsejada por el contador señor Marcelo Ansaldi, quien estimósele en el 2 o|o del activo presentado por el mismo, el monto de sus honorarios. Los acreedores aprobaron un concordato del 10 o|o pagadero a los treinto días de acordado el mismo. El contador en su informe estimó un activo de $ 31.348,1, contra un pasivo de $ 45.459,85.

—Ramón Pérez, sucesión; se nombra perito inventariador, tasador y partidor al doctor Casas Duchenois.

—Manuel S. Acosta contra Manuel Peralta y otros; se elevan a la suma de $ 160 los honorarios del doctor Manuel T. Rodríguez.

—Andrés Morano, sucesión; se dictó declaratoria de herederos a favor del hermano Francisco Morano; por muerte de Margarita Busano de Morano su esposo Francisco Morano e hijos y por fallecimiento de Francisco Morano, su hija Catalina Morano y sus nietos

—Manuel Maíz, quiebraá se designó la audiencia del 29 del corriente para el sorteo de contador.

—Aquilino Pérez, sucesión; se dictó declaratoria de herederos a favor de la esposa doña Argentina Manganelli.

Juzgado de primera instancia en lo civil y comercial de la quinta nominación a cargo del doctor Horacio Sánchez Granel.

Secretaría Emilio Rojas Molina:
Víctor M. Romero, se agregan las diligencias de toma de posesión.

—Martín y Cía. Ltda. contra Francisco Pagnani; se tiene por desistido al actor, del embargo solicitado.

—Eusebio Vélez, quiebra; se manda expedir las copias que solicita el síndico señor Rodolfo Segarra, a fin de acreditar su carácter de síndico definitivo.

—Martín y Cía. Ltda. contra Juan Melik Matar; se tiene por desistido al actor del presente juicio.

Secretaría Antonio Atienza:

Pedro J. Bobal contra José M. Madariaga; se nombran peritos a los efectos solicitados, a los ingenieros Tito C. Micheletti, Alberto C. Casella e Ismael C. Bordabehere.

—Pedro J. Alcácer contra Enrique Aguzzi; se aprueba la liquidación.

—Petrona Melian, sucesión; se dictó declaratoria de herederos a favor de sus dos hijas naturales llamadas Agudina y Elcira.

—Manuel Vidal, convocatoria; se agregan las diligencias de toma de posesión.

—Domingo Zamorano, quiebra; se designó la audiencia del 28 del corriente, para el sorteo de contador.

—Abraham Kleiman, quiebra; se agrfegan las diligencias de toma de posesión de los bienes.

—Pablo Rampini, sucesión; se aprueban las operaciones de inventario, avalúo y partición practicadas por el perito doctor Bollero.

—Atilio Ceconi, quiebra; se designó el día 28 del corriente, para el sorteo de contador.

—Magdalena Belmonte de Giani, venia; se concede la venia solicitada para vender los derechos y acciones sobre un inmueble.

—Exhorto del juez doctor Américo Flaiban de Mendoza; se manda diligenciar.

EDICTOS

Por disposición del Señor Juez de Paz letrado de la 2a. Sección, doctor Juan J. Trillas, el Secretario que suscribe hace saber: Que en los autos seguidos por don Camilo T. Rapp como representante de Antonio M. de Lahidalga contra don Domingo Zamorano sobre cobro de pesos, ha recaído la sentencia cuya parte dispositiva dice así: Por tanto de acuerdo a lo dispuesto por el art. 859 del Cód. de Procd. Civil, ordeno se lleve adelante la ejecución, hasta tanto el acreedor se haga íntegro pago de la suma reclamada, con sus intereses y costas. Hágase saber, insértese, repóngase y publíquense los edictos de ley en el Boletín Oficial y DEMOCRACIA. Lo que se hace saber al señor Domingo Zamorano a sus efectos. — Rosario, mayo 24|926. — Enrique Paz.

Por disposición del señor juez de paz letrado de la 2a. sección doctor Juan J. Trillas, se hace saber: Que en el juicio seguido por don José Ottone contra Francisco Gallleotti por desalojo, se ha inscripto como litigiosa la propiedad objeto del juicio situada en esta ciudad en calle Catamarca 1475, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 753 del Código de Procedimientos. — Rosario, mayo 17 de 1926.—Enrique Paz, secretario.

my. 18-30

Por disposición del señor juez de paz letrado de la 1a. sección Dr. E. Orta Pérez, se hace saber: Que en los autos seguidos por doña Elena Pinasco contra don Juan G. Neumayer, por desalojo, se ha inscripto como litigiosa la propiedad materia del juicio situada en esta ciudad, calle San Martín No. 1191 a los efectos de lo dispuesto en el artículo 753 del Código de Procedimientos. — Rosario, mayo 18 de 1926.—G. Martínez Carbonell, secretario.

my. 19-29

Por disposición del Señor Juez de Paz letrado de la 3a. Sección, doctor Jaime Mac Guire, el secretario que suscribe hace saber: Que en los autos seguidos por don Camilo T. Rapp como representante del Dr. Alejandro M. Cerones contra Don Guillermo Torres, sobre cobro de pesos, se ha dispuesto citar y emplazar al demandado para que dentro de treinta días comparezca a estar a derecho bajo apercibimiento de rebeldía y a la audiencia del siguiente día hábil posterior al vencimiento del emplazamiento a las diez horas a fin de que reconozca la firma que suscribe el pagaré presentado, bajo apercibimiento de dársele por auténtica la firma sino concurre, habiéndose desingado los días martes y viernes para las notificaciones en la oficina.— J. Mac Guire. Ante mí: Julio A. Chiozza— Lo que se hace saber al señor Guillermo Torres a sus efectos. — Rosario, mayo 19|926. — Julio A. Chiozza.

May. 19-12-jn.

Por disposición del señor juez de paz letrado de la segunda sección, a cargo del doctor Juan A. Trilla, el secretario que suscribe hace saber: "Que en los autos caratulados "Banco Provincial de Santa Fe v. Ramón Freyre, cobro de pesos", se ha dictado el auto del tenor siguiente, cuya parte pertinente se transcribe: Número 309. Rosario, Mayo doce de mil novecientos veintiseis. Y vistos. Por tanto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 856 del mismo Código, resuelvo: Ordenar se lleve adelante la ejecución, hasta tanto el acreedor se haga integro pago del capital reclamado, con más sus intereses y costas. Regulo el honorario del procurador Casiello, por sus trabajos en la suma de cuarenta pesos nacionales, y en sesenta los del Dr. Casiello. Insértese, hágase saber, repóngase y publíquese edictos en el "Boletin Oficial" y DEMOCRACIA de acuerdo a lo que dispone el art. 861 del mismo Código.— Juan A. Trilla. — Próspero Suárez. lo que se publica y se hace saber a los efectos que por derecho hubiere lugar. Secretaría, Mayo 21 de 1926. —Enrique Paz, secretario.

22 - 28 My.

ASOCIACION ISRAELITA DE BENEFICIENCIA

Se invita a los señores socios de esta institución, a la asamblta general ordinaria que tendrá lugar el día domingo 30 de Mayo, a las quince horas, en el local de la calle Entre Rios 1471, a objeto de tratar la siguiente

ORDEN DEL DIA:

1o. Lectura del acta anterior.

2o. Lectura y aprobación de la memoria y balance del ejercicio de 1925|2926.

3o. Elección de presidente, vicepresidente, tesoreo, y seis consejeros en reemplazo de los que terminan su mandato.

Se recomienda puntual asistencia.

De acuerdo a lo prescripto por el Art. 29 de los estatutos, para tener derecho a participar de la asamblea, el socio no deberá adeudar más de dos cuotas mensuales.

Rosario, 24 de Mayo de 1926.— José Groisman, presidente; Manuel Wachs, secretario.

24-29 my.

VIDA SOCIAL

Boda Schultz-Von Teademan—

Para el 19 de junio del corriente año, se ha fijado la fecha de la boda de la bella y gentil señorita Irma Schultz Ortiz perteneciente a lo más distinguido de nuestra sociedad con el señor Joaquín Von Teademan, vinculado a los mejores círculos de Valparaíso.

Con este motivo, la señorita de Schultz Ortiz recibirá mañana por la tarde de 18 a 19 horas en su residencia de la calle Entre Ríos el saludo de sus múltiples amistades.

Círculo de Damas Santafesinas de la Capital Federal—

El 10 de junio se realizará en el Ciro's Club de la Capital Federal un té y danza organizado por la comisión de fiestas del Círculo de Damas Santafesinas de la Confederación Nacional de Beneficencias, que preside doña María Isabel Costa de Sáenz Samaniego, con el fin de allegar recursos para el sostenimiento de las obras que realiza.

Las entradas están en venta en casa de la señora doña Rosario Aldao de Hertz, calle Rodríguez Peña 1656.

Giraldes-Piñeyro—

El 31 del corriente, con misa de esponsales en la iglesia de Santa Julia de la Capital Federal, se efectuará el enlace de la señorita Matilde Giraldes con el doctor don Alberto C. Piñeyro.

Los contrayentes gozan de múltiples simpatías en nuestra sociedad.

La fiesta del Xinglar—

Se realizó anteanoche en la sala del teatro Colón el gran baile de gala que a total beneficio del Xinglar Club había patrocinado un grupo de damas de nuestra sociedad.

La fiesta se desarrolló en un marco de alta distinción.

Acontecimiento feliz—

Con el advenimiento de un nuevo vástago, ha sido alegrado el hogar de los esposos Stragiotti-Di Pieri.

Se encuentran completamente bien de salud, tanto la mamá como su pequeño hijito Miguel Elidio.

Círcolo Italiano—

Se vió concurrido por distinguidas familias de la sociedad italiana en nuestra ciudad, el baile que ayer noche el Círcolo Italiano ofrecía a sus asociados en sus salones de la calle Córdoba.

Banquetes—

El próximo sábado 29 del corriente a las 20.30 horas, se llevará a cabo, en el salón principal del Hotel Mayo, el banquete en honor de los señores Roberto M. Lojo y Eduardo A. Lascano. Esta demostración la ofrecen sus compañeros y amigos, con motivo del merecido ascenso de que han sido objeto.

Las personas que deseen adherirse a esta demostración, pueden hacerlo desde ya, retirando sus tarjetas en el citado establecimiento y en la calle Buenos Aires 1121.

Dadas las simpatías con que cuentan los obsequiados, promete esta reunión alcanzar lucidos contornos.

—Mañana por la noche se efectuará en los salones de la Rotisserie Cifré, el banquete que el cuerpo médico del Hospital Italiano, ofrece a los doctores Amílcar Martelli y Enrique Fidanza, con motivo de su viaje a Europa.

Los doctores Martelli y Fidanza, se proponen visitar las principales clínicas europeas.

—El 29 del corriente a las 20 y 30 horas, se servirá en el Bar Victoria el banquete que le ofrecen al doctor Eduardo Bondone, el Consejo de Administración y cuerpo médico del Hospital Italiano Garibaldi, conmemorando el 25 aniversario como médico de dicha institución.

Los que se quieran adherir a esta demostración lo podrán hacer en el Bar Cifré o en el Hospital Italiano Garibaldi antes del día 28.

Firman las invitaciones que con este objeto circulan, los siguientes señores:

J. Sgroso, J. Semino, doctor Staffieri, doctor R. Borghi, S. Pinasco, doctor R. Araya, doctor A. Barbaro, H. Aghina, P. Travella, doctor E. Luque, doctor M. Goyenechea, Prof. A. Tedeschi, E. Taiana, D. Benvenuto, P. Baiochi, doctor J. Ravena, doctor B. J. Avalos, doctor P. Rueda, L. Scarabino, doctor M. Torres, Dr. C. Testolin, J. Corti, A. Calvo, doctor G. Buti, doctor E. Bas, J. Cereseto, E. Locatelli, doctor J. Lencioni, doctor G. Costanti, Oscar Barbaro, doctor M. Llanos, doctor M. Steinsleger, doctor E. Fidanza, A. Catelli, R. Mazzucchelli, doctor S. Albarracin, doctor A. Martelli, doctor R. Landivar, doctor A. López, doctor A. Casas, doctor M. Vignoles, doctor R. Rinesi, doctor J. Araya, D. J. Guarnieri, doctor A. D'Alessandro, doctor C. González, U. Infante, D. Brebbia, doctor E. Goria, doctor D. Garibaldi, F. Caranti, doctor R. Bosch, doctor R. Barralt, doctor A. Molina, E. Peyrano, doctor A. Morgantini, Dr. A. R. Giacosa, H. Brebbia, D. P. Ferrazzini, J. Zanoni, doctor L. Chiodin, doctor V. Pérez Balderiote, A. Susini, doctor A. Contardi, M. Capmany, doctor P. Puiggari, N. Vercellono, doctor A. Losno, doctor G. Villis, doctor J. Cocucci, doctor A. Wagner, doctor D. Pecorone, doctor E. A. Rossi, doctor U. Ferrazini, A. F. Spilimbergo, doctor A. Bruno, P. Casella, M. Pérez, A. Levrini, C. Severl, G. Mazzei, G. C. Lemelson y E. Achilli.

Club Español—

Como se había anunciado, se efectuó en la noche del 24, la recepción que la comisión directiva del Club Español ofrecía en su sede social a las familias de sus asociados.

La fiesta que duró hasta la madrugada del 25 ha dejado grata impresión entre sus concurrentes.

Viajeros—

En la semana próxima se embarcará con desino a Bélgica el señor don Eugenio de Voght y familia.

Traslaciones:

Han llegado:

De la Capital Federal, el señor José H. Fresia.

—De Santa Fe el señor Armando Aletta da Sylvas.

—De la Capital Federal el señor Mario Testa.

—De igual destino, el señor José M. Giménez.

—Han partido:

Para Santa Fe, el señor Mario Bruno y su señorita hermana Mercedes.

—Para la Capital Federal, el señor Enrique Astengo.

—Para el mismo punto, el ingeneiro Gustavo Fillol.

—Para Carcarañá, don Manuel Lucas.

La Escena

La velada de La Opera

Mucho público congregóse anoche en nuestro primer coliseo donde viene actuando con singular éxito la compañía española que encabeza el aplaudido actor Pepe Romeu.

La fiesta patria y la circunstancia de estrenarse la comedia "Así predicaba Diego..." contribuyó a esa afluencia de público, que bien merece por cierto el buen actor español.

La obra de anoche pertenece a Pablo Parellada, escritor festivo más conocido por Melitón González, que ha realizado con "Así predicaba Diego..." una comedia no exenta de originalidad donde campea un fino humorismo.

Fué muy aplaudida y con ella los intérpretes por la corrección con que se desempeñaron.

La función de hoy será a base de otro estreno: "La condesa María" y un concierto como fin de fiesta, a cargo del señor Romeu.

"La oración de la tarde" se extrenará esta noche en el Olimpo

Esta comedia del prestigioso escritor chileno, Armando Moock, nos será dada a conocer esta noche en segunda sección por la compañía que encabeza José Franco.

"La oración de la tarde" que en ocasión de su estreno en Buenos Aires fuera muy bien recibida por el público y la crítica, ha sido meticulosamente ensayada por el elenco del Olimpo y subirá a escena con el siguiente reparto:

María Elena, Eva Franco; Artemia, Antonia Vila; señorita Méndez, T. Parramón; señora Andrade, Amalia Franco; señora Vergara, Elena Prevosti; señora Bertin, Carola Bastardi; señorita Carmela, Celia Fernández; Damián (Sr. cura), José Franco; Lorenzo, Juan Fernández; Botachi, E. Hormaechea; El maestro, Víctor Lía; El hermano, Fco. Bastardi; changador 1o., Vicente Merlo; id 2o., Agustín Pérez.

Saldias, volverá en Junio a la Comedia

La noticia ha de ser recibida con agrado por los aficionados a nuestro teatro por hora, ya que el elenco que dirige Saldías, dejó una muy grata impresión en su pasada temporada.

Y no menos grata, sin duda, ha sido la que llevó de nuestro público, el citado elenco, al punto de que han adelantado la fecha de su rentrée en esta ciudad. Así nos lo hace saber la empresa de la Comedia al comunicarnos que el debut ya no se llevará a cabo el once de julio, sino en la segunda quincena de junio. Para entonces, tendrá preparados Saldías, más de diez estrenos que agregados a interesantes reprises formarán un excelente repertorio.

Se fué "Li - Ho - Chang"

Este aplaudido ilusionista chino puso término anoche a su brillante actuación en La Comedia, donde ofreció cuatro funciones que fueron otros tantos llenos en la popular sala de la Cortada Ricardone.

Li-Ho-Chang ha regresado hoy a Buenos Aires.

Actuará en la Opera, la compañía de Linares Rivas

La compañía española Plana-Díaz-Baena que prestigia con su dirección artística, el difundido autor hispano Don Manuel Linares Rivas, está dando sus últimas funciones en el teatro Cervantes de Buenos Aires.

Esta compañía tiene anunciado su debut para el 1o. de junio en Montevideo, donde dará quince funciones, pasando luego a nuestro teatro Opera, donde realizarán una brillante temporada, ya que hay en el elenco figuras bien conocidas del público rosarino, como la Plana, Díaz y Baena, así como un repertorio a base de interesantes estrenos y por sobre todo una figura del prestigio de Don Manuel Linares Rivas.

En beneficio de un actor

Vita, el simpático primer actor del elenco de revistas del San Martín, ha sido atacado por un grave mal, que para conjurarlo debidamente, necesita alejarse por un tiempo relativamente largo de las actividades escénicas. Esto desde luego, trae como consecuencia, trastornos económicos, que son los que en este caso, se tratan de evitar al estimado actor. Con ese propósito, la dirección del San Martín, auspiciará un festival que se realizará en la semana entrante, y al que han prometido cooperar todos los elementos artísticos que se encuentran en la ciudad para entonces.

Dado los móviles que inspiran la función, preveemos que el mayor éxito coronará la misma.

La revista del San Martin

"Ahí va mi resto" trabajo de agradable factura dentro del frívolo género revisteril, gusta mucho a los habitués de la popular sala del Mercado Central.

Los intérpretes se desempeñan correctamente destacándose las tiples Granados y Velly, el chasonier Dorrego y la pareja de bailes Pitcher. En cuanto al actor Ronco que logra hacerse aplaudir en un cuadro cómico, no podemos decir lo mismo, toda vez que incurre en incalificables excesos del peor gusto. No creemos que para hacer reir, haya necesidad de recurrir a groserías.

Concejo Deliberante Municipal

Por disposición del señor Presidente del H. Concejo se hace saber que el día Jueves 27 del corriente se practicará el sorteo de los miembros que han de formar las Juntas Inscriptoras durante los meses de agosto y septiembre próximos a los efectos de la ampliación del Padrón Cívico Municipal.

LUIS A GOMEZ
Secretario

CINEMATOGRAFIA

"El rey del circo"

Hoy se estrena en el Social Theatre

Recordamos a nuestros lectores, que según informamos, hoy se estrena en el Social Theatre, la última producción de Max Linder, titulada "El Rey del Circo" en la cual secunda al famoso cómico la bella actriz húngara Vilma Banky.

En esta película se aparta Linder un poco de su habitual papel de elegante e inflamado conquistador, para entrar en los dominios de la técnica americana introduciendo elementos nuevos que dan mayor animación a los diversos cuadros.

Por ejemplo: Kitty tiene que casarse con un hombre de circo, un hombre que tenga alguna habilidad que mostrar al público. Es exigencia paterna. ¿Qué idea Max? Pues comprar una colección de pulgas amaestradas que guarda dentro de una caja, y que a un toque de trompeta "realizan arriesgados" ejercicios.

Con su estuche en el bolsillo, Max va al circo Búffalo a ver a su amada, y estando en su asiento de las gradas, las pulgas sienten apetito y se escapan de su encierro, distribuyéndose entre la concurrencia. No son para describir las escenas que se producen. El cuadro es de una gran animación.

Y son las pulgas las que dan el triunfo a Max, pues gracias a ellas que se están comiendo vivo a su rival, vence a esta en un formidable encuentro de box y conquista así la mano de Kitty y el aprecio de su iracundo padre.

Los programas de hoy

EMPIRE THEATRE

Familiar y noche selectas audiciones de música moderna por la notable orquesta Empire Jazz Band.

Jueves: Esta sala presentará un interesante espectáculo cinematográfico tres horas de continua hino menos celebrado bufo Harold Lloyd.

Sábado: "El aguila solitaria" una creación admirable del incomparable galán de la escena muda Rodolfo Valentino.

PALACE THEATRE (Teléf. 3992)

El cinematógrafo de moda y el laridad. Con las extraordinarias películas "El rey del circo", la más original creación del malogrado actor cómico Max Linder, y "El nieto de su abuela", por el no meque dariamente estrena las mejores películas, con el mejor programa musical, con orquesta de primera, jazz band típica y clásica, bajo la dirección del maestro Angel Pampaluna.

Hoy estreno Paramount, "Voluntad triunfante", por Jack Holt y Lois Wilson.

Jueves la gran extraordinaria de risa "El batata", por el inimitable cómico Harold Lloyd (a) Cacaseno.

SOCIAL THEATRE (Teléf. 20295)

The Social Jazz Band. Selectas audiciones.

Hoy miércoles estreno extraordinario Splendid "El rey del circo", por el rey de la risa Max Linder.

Viernes, familiar, estreno. "El transcontinental" (Chadwick) por Jhonnie Walker.

CINE MODERNO

Hoy, estreno Fox: "Con la espada en el cinto', por Martha Manfield.

Sábado estreno de la super producción Paramount "El batata", por Harold Lloyd (a) Cacaseno.

CINE BELGRANO

Orquesta típica Bedrune.

Hoy miércoles, día cómico. Estreno de ocho films por los más famosos intérpretes de la risa.

Jueves: "El fantasma de la Opera" con música especialmente adaptada y ejecutada por 15 profesores bajo la dirección del maestro Berrini.

FUERA DE ROSARIO

BERABEVU

Compromiso — El día 23 del corriente, se realizó el compromiso matrimonial de la gentil señorita Velia Sorribas, con el joven Justo Torres, ambos contrayentes con numerosas vinculaciones a nuestra sociedad. Con ese motivo la feliz pareja ha recibido de sus múltiples relaciones sinceras demostraciones de felicitación.

La fecha del enlace no ha sido aun fijada.

Cinematográficas — En el cine teatro de los señores Scaglia Hnos. está anunciada para el día 6 de junio la colosal película titulada "Scaramouche" en 12 actos por los renombrados actores Ramón Novaro y Alice Terry.

Enfermos — En vías de restablecimiento el señor Nicolás Sorribas y la señora Herminia C. de Priotti, después de haber sido sometidos a operación quirúrgica en la ciudad del Rosario.

Viajeros — Para y de Santa Fe el diputado señor Luis Torres.

—Para Rosario el señor Guerino Garavelli.

—De Laborde la señorita Dominga Priotti.

EDICTOS

Por disposición del Señor Juez de 1a. Instancia en lo Civil y Comercial de la 1a. Nominación, de esta Circunscripción Judicial, doctor Pedro Sánchez Zelada, se cita, llama y emplaza a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por fallecimiento de Don **Pedro Rodríguez**, ya sean a título de herederos, acreedores o legatarios, para que en el perentorio término de treinta días a contar desde la publicación del presente, comparezcan por sí o por apoderado legal ante este Juzgado y Secretaría del infrascripto con los justificativos de sus respectivos créditos o acreencias, a deducir sus acciones en forma, bajo los apercibimientos de Ley. — Rosario, Mayo 3 de 1926.— R. Capmany Puccio.

My. 5-Jn. 5

Por disposición del señor juez de 1a. instancia en lo civil y comercial de la 1a. nominación de esta circunscripción judicial, doctor Pedro Sánchez Zelada, se cita, llama y emplaza a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por fallecimiento de doña **Felipa Saavedra de Ullua**, ya sean a título de herederos, acreedores o legatarios, para que en el perentorio término de treinta días a contar desde la publicación del presente, comparezcan por sí o por apoderado legal ante este juzgado y secretaría del infrascripto con los justificativos de sus respectivos créditos o acreencias, a deducir sus acciones en forma, bajo los apercibimientos de Ley. — Rosario. mayo 14 de 1926.—R. Capmany Puccio, secretario. my. 15-15 jn.

Por disposición del Señor Juez de 1a. Instancia en lo Civil y Comercial de la 5a. Nominación, de esta Circunscripción Judicial, doctor Horacio Sánchez Granel, se cita llama y emplaza a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por fallecimiento de **D. Jacinto Federici o Federisi, y Julio Alberto Federici y López**, ya sean a título de herederos, acreedores o legatarios, para que en el perentorio término de treinta días a contar desde la publicación del presente, comparezcan por sí o por apoderado legal ante este Juzgado y Secretaría del infrascripto con los justificativos de sus respectivos créditos o acreencias, a deducir sus acciones en forma, bajo los apercibimientos de Ley. — Rosario, Mayo 3 de 1926. — Eimilio Rojas Molinas.

4 my. 4-Jn.

Por disposición del señor juez de paz letrado de la 4a. sección de la ciudad de Rosario de Santa Fe, el secretario que suscribe hace saber que en los autos sobre desalojo seguidos por don Pedro Damonte contra don **Patricio Jimeno**, se ha inscripto como litigiosa la propiedad ubicada en esta ciudad calle Moreno No. 1549 en el Registro General en el tomo 35 folio 105 No. 13506 departamento Rosario, con fecha 17 de mayo de 1926 y por mandato de este juzgado de fecha 10 del corriente mes y año. —Secretaría, Rosario, mayo 20 de 1926.—R. Medina, secretario.

my. 21-2 jn.

Por disposición del señor juez de paz letrado, de la 2a. sección, doctor Juan J. Trilla, el secretario que suscribe hace saber: Que en el juicio de desalojo, seguido por el señor Alberto Rueda contra doña **Amelia Desaulle, y otros**, se ha resuelto inscribirse como litigiosa la finca calle San Lorenzo 1821, a los efectos del artículo 753 Cód. Procedimientos. Lo que se hace saber a los fines legales. — Rosario, secretaría, mayo 19 de 1926.—Enrique Paz, secretario.

my. 22-31

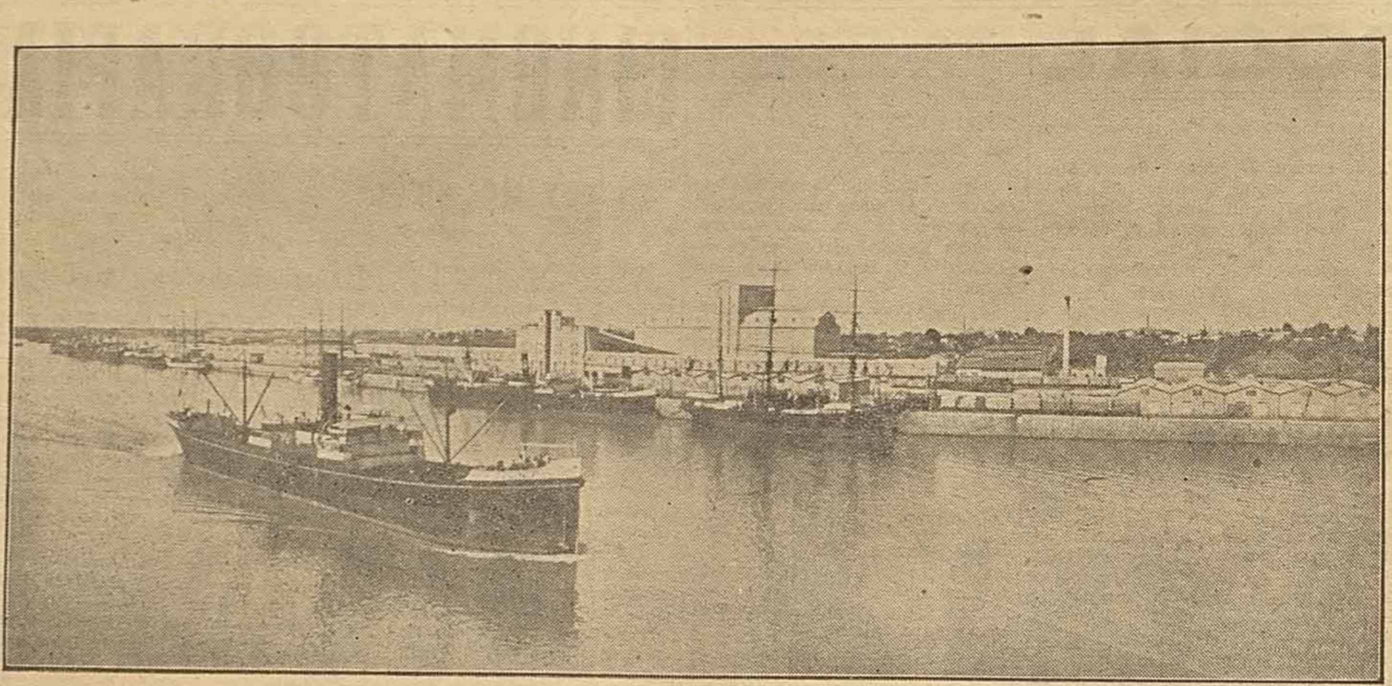
SOCIEDAD ANONIMA del PUERTO del ROSARIO

Capital: 10.000.000 de francos

Sede Social:

PARIS

Rue de Liege 47



Dirección general

ROSARIO

Prov. de Sta. Fe

EL PUERTO DE ROSARIO, SITUADO A 300 KILOMETROS MAS O MENOS, AGUAS ARRIBA DE BUENOS AIRES, SOBRE LA ORILLA DERECHA DEL RIO PARANÁ, A 32º 56' 42'' DE LATITUD SUR, 60º 38' 26'', DE LONGITUD OESTE DEL MERIDIANO DE GREENWICH Y 26 METROS 633 MM. SOBRE EL NIVEL DEL MAR, ES EL SEGUNDO PUERTO DE LA REPUBLICA ARGENTINA POR SU IMPORTANCIA COMERCIAL. ES UN PUERTO INTERIOR AL CUAL LOS NAVIOS DE ULTRAMAR TIENEN SIEMPRE ACCESO. LA CIUDAD DE ROSARIO TIENE UNA POBLACION DE 300.000 HABITANTES Y UNA SUPERFICIE DE 132.0.90.769 METROS CUADRADOS; SEIS LINEAS DE FERROCARRILES CONVERGEN A ELLA, SON LAS SIGUIENTES: PRIMERA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO; SEGUNDA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL CENTRAL CORDOBA, EN COMBINACIÓN CON EL FERROCARRIL CENTRAL NORTE DEL ESTADO; TERCERA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES; CUARTA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE SANTA FE; QUINTA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL ROSARIO A PUERTO BELGRANO; SEXTA, LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE ROSARIO A MENDOZA. ESTAS DIVERSAS COMPAÑIAS TRAEN AL PUERTO DE ROSARIO LA CASI TOTALIDAD DE LOS PRODUCTOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, DE CORDOBA Y DEL NORTE DE LA REPUBLICA. ES, ADEMAS, PUERTO OBLIGADO PARA EL CABOTAJE DEL PARAGUAY Y DEL ALTO PARANÁ, Y EL MERCADO MAS VENTAJOSO PARA LA VENTA DE SUS PRODUCTOS.

TAMBIEN ES EL PUERTO DE UNA EXTENSA ZONA DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA, QUE ENVIA SUS PRODUCTOS POR EL FERROCARRIL CENTRAL NORTE, DE TRANSITO PARA EUROPA.

Muelles, Vías Férreas, Depósitos y Calzadas

Longitud de los Muelles:

Importación	m.	1.994
Cabotaje	„	250
Exportación	„	2.330
Varadero (frente al Río)	„	378
Inflamable	„	598
TOTAL	m.	5.550

Longitud de las Vías:

Vías férreas de 3 rieles con 348 cambios	m.	64.000
Vías férreas para Guinches	„	4.336
Superficie de las Calzadas Adoquinadas	m2	116.644
Superficie cubierta de los Depósitos	„	68.052
Capacidad total de los Depósitos	„	367.669
Superficie de las Plazoletas	„	343.834

Utiles e Instalaciones

35 Guinches eléctricos de 1.500 kilos.
15 „ eléctricos de 1.500 a 3.000 kilos.
4 „ a vapor de 2 1|2 toneladas.
7 „ a vapor de 3 toneladas.
1 „ a vapor de 3 1|2 toneladas
1 „ a vapor de 10 toneladas.
3 „ a vapor de 14 toneladas.
1 Grúa flotante de 55 toneladas.
1 Vapor remolcador de 100 HP. de fuerza.
40 Cabrestantes eléctricos con 80 poleas de vuelta.
2 Aparatos cargadores de bolsas.
5 Carros transbordadores eléctricos para vagones.
2 Transportadores eléctricos de bolsas.
2 Puentes básculas de 70.000 kilos para vagones.
1 „ básculas 110.000 kilos para vagones.
2 „ básculas de 20.000 kilos para carros.
9 Locomotoras de trocha ancha.
5 Locomotoras de trocha angosta.
13 Vagones-chata de 18 toneladas de carga.
73 „ de 10 toneladas de carga.
6 „ de 11 toneladas de carga.

1	Edificio de 2 pisos para inspección	m2	684
1	„ de 2 pisos para la Subprefectura	„	1.178
1	„ de 2 pisos para la Sociedad	„	700
4	Edificios para la Explotación	„	234
1	Edificio para la Oficina de Tráfico	„	181
4	Edificios para el Resguardo	„	570
1	Edificio para el Destacamento de la Subprefectura	„	60
1	„ para la Inspección	„	45
1	„ para la Enfermería y dependencias	„	336
1	Usina eléctrica de 1500 HP. y dependencias	„	4.551
1	Depósito para locomotoras	„	414
16	Quioscos para w. c.		
11	Tejadillos anexos a los Depósitos de Exportación.		
1	Taller para reparaciones.		
1	Elevador de granos de 30.000 metros cúbicos de capacidad.		
6	Ascensores eléctricos de 1.000 kilos para los Depósitos		
1	Usina de gas para el Ministerio de Obras Públicas.		
1	Varadero para el Ministerio de Obras Públicas.		
2	Carros aguateros.		

PROMEDIO ANUAL DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO

QUINQUENIOS	BUQUES ENTRADOS Y SALIDOS									
	ULTRAMAR				CABOTAJE					
	Vapores	Tonelaje de registro	Veleros	Tonelaje de registro	Vapores	Tonelaje de registro	Veleros	Tonelaje de registro	Buques	Tonelaje de registro
1900-1904	1.226	2.107.065,4	210	163.804,8	1.573	707.231,4	1.598	164.787,4	4.607	3.142.889
1905-1909	1.372	2.732.649,4	129	134.308.4	2.031	1.125.164,4	1.224	160.603,4	4.756	4.152.725,6
1910-1914	1.298	2.873.680,8	281	556.615	2.246	1.254.706	1.408	239.831,2	5.234	4.924.833
1915-1919	937	1.868.493	49	58.142	2.023	750.002,8	1.257	163.259,8	4.266	2.839.897,6
1920-1924	1.679	4.345.076,6	14	17.064,4	2.494	797.601,4	1.108	158.323,4	5.294	5.318.065,8
1925	2.168	5.942.788	7	7.052	3.511	1.389.882	1.349	208.167	7.035	7.543.889

Años	Importac.	Exportac.	TOTAL
1900	305.292	1.214.992	1.520.284
1901	345.750	1.063.314	1.409.064
1902	280.659	740.681	1.021.340
1903	399.750	1.635.982	2.035.732
1904	628.469	2.153.468	2.781.937
1905	726.908	2.234.437	2.961.345
1906	780.890	1.880.106	2.660.996
1907	941.719	1.347.067	2.288.786
1908	1.031.238	2.441.236	3.472.474
1909	1.170.601	1.840.042	3.010.643
1910	1.318.951	2.147.547	3.466.498
1911	1.221.348	901.661	2.123.009

Años	Importac.	Exportac.	TOTAL
1912	1.195.961	3.006.503	4.202.464
1913	1.307.681	3.012.970	4.320.651
1914	954.860	2.416.677	3.371.537
1915	589.144	3.057.663	3.646.807
1916	446.809	1.753.904	2.200.713
1917	306.654	697.292	1.003.946
1918	279.221	1.191.986	1.471.207
1919	330.685	2.232.484	2.563.169
1920	453.569	3.632.957	4.086.526
1921	586.639	2.397.369	2.984.008
1922	690.268	3.074.448	3.764.716
1923	872.108	2.964.682	3.836.790
1924	1.055.114	3.716.083	4.771.197
1925	1.190.146	2.987.114	4.172.260

REPRESENTANTES:
André Stèvenin - Antonio Piaggio

El enfeudamiento de la ciudad de Rosario al F. C. C. A.

Irrefutable crítica del doctor Lisandro de la Torre

LA PODEROSA EMPRESA "AL MARGEN DE LA JURISDICCION COMUNAL"

Graves errores del convenio "ad referendum" - Hay que tener ámor a la ciudad

El doctor Lisandro de la Torre ha comunicado a la comisión especial del Concejo Deliberante su opinión sobre los planes y pretensiones del F. C. C. A. en estos términos:

El F. C. C. A. la más importante de las empresas ferroviarias que llegan a Rosario, tiene para el servicio del público dos estaciones antiguas, estrechas, faltas de comodidades y de higiene. Al mismo tiempo ocupa con sus líneas, talleres y playas, un área tan considerable, que quizá no sea igualada dentro de ningún municipio importante del mundo; y esa área, proveniente de adquisiciones posteriores a la concesión primitiva, ha sido cercada, dificultando en unas partes y obstruyendo totalmente en otras el tráfico urbano.

Por ambos motivos el anuncio del proyecto del F. C. C. A. de una nueva gran estación en Rosario fué recibido jubilosamente. La opinión local se puso por completo del lado de la Empresa cuando la dirección general de Ferrocarriles pareció inclinada a desaprobar su proyecto, sustituyéndolo por otro. Se acogieron con prevención las objeciones del ingeniero que informaba en contra creyendo ver en peligro la ejecución de la obra. Por encima de todo, se abrió paso el deseo impaciente de ver alzarse en el extremo del Bulevar Oroño, cuanto antes, la estación monumental.

Ilusión frustrada

Esta última ilusión ya se ha frustrado; La Empresa, sin razones conocidas, ha resuelto ahora transportar el frente de la Estación a un sitio sin perspectiva, la calle Rivadavia entre Alvear y Santiago, y frente al Boulevard Oroño quedará la parte baja del edificio destinada a oficinas y depósitos.

Es deseable sin embargo que el H. Concejo Deliberante comparta el mismo intenso anhelo popular en favor de la pronta ejecución de una obra tan necesaria, pero al H. Concejo Deliberante no le estaría permitido caer en renunciamientos de su autonomía o en errores, que más tarde pagaría caro la ciudad del Rosario.

Antes de opinar sobre los cinco puntos que me somete la Comisión Especial, conviene hacer notar, como, en los trámites preparatorios del proyecto de construcción de la nueva estación del F. C. C. A. **se ha procedido al revés de lo que corresponde en obras de esa clase.**

Condición elemental

Primeramente se debe estudiar y resolver de acuerdo con la autoridad municipal, a quien compete exclusivamente el gobierno de las comunicaciones urbanas, la practicabilidad del trazado en proyecto y la cantidad y clase de los pasos requeridos por el tráfico; hecho eso se confeccionan los planos de la obra y se elevan a las reparticiones nacionales competentes, las que a su vez tienen jurisdicción exclusiva y excluyente en todo lo demás.

El F. C. C. A. se ha apartado de este criterio seguido otras veces.

Primeramente confeccionó los planos, sin noticia de la Municipalidad, cerrando numerosas calles de la ciudad, además de las que ya tiene cerradas de tiempo atrás, y los presentó a la Dirección de Ferrocarriles para su aprobación. Obtenido del P. E. N. el decreto aprobatorio, también sin noticia de la Municipalidad, se presentó al señor Intendente y le dijo, que estando autorizada por el P. E. N. para construir la nueva estación en la forma detallada en los planos, necesitaba clausurar tales y cuales detalles, dando por sentado que la Municipalidad no tiene personería para oponerse. **El señor Intendente no hizo la defensa de la autonomía municipal, ni** puso a salvo, como era de su deber, la jurisdicción exclusiva de la Comuna, sobre sus calles y caminos. Debió hacerlo hasta en el supuesto de encontrar, en ese caso, conveniente el cierre de calles solicitado. Entró lisa y llanamente, a convenir las "compensaciones" a recibir por la Municipalidad, por las calles clausuradas, y, subscripto el convenio lo elevó a la aprobación del H. Concejo Deliberante.

La Empresa y la Municipalidad

La empresa creyó sin duda, que procediendo así, inhabilitaba a la Municipalidad para negar el cierre de las calles, porque de hacerlo se pondría en conflicto con el P. E. N.

Pero no hay tal cosa. **Tratándose de funciones y de facultades esenciales de una Municipalidad, no las anula, ni las disminuye siquiera, el "truc" de una empresa,** aun cuando el error de procedimiento que envuelve haya sido compartido por las reparticiones nacionales.

El H. Concejo Deliberante puede, con entera libertad, proceder al estudio de las condiciones que crea al tráfico urbano la clausura de calles solicitada por el F. C. C. A. y conceder o negar el permiso de acuerdo con las conclusiones a que llegue.

Esta opinión se ajusta a la doctrina constante de los asesores legales del P. E. de la Nación y es la que ha informado, en casos análogos, las resoluciones del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección de Ferrocarriles.

Si resulta en este caso de la estación Rosario que el P. E. N. desconoce los derechos de la Municipalidad y pretende autorizar por sí el cierre de calles dentro del Municipio, habría incurrido en una contradicción con sus propios precedentes, y esa contradicción sería injustificable porque en los últimos años no se ha producido modificación alguna en las leyes vigentes.

El P. E. N.

Pero yo no estoy convencido de que la actitud del P. E. N. tenga esos caracteres. Es cierto que en los decretos de julio 8 de 1924 y de julio 20 de 1925, aprobatorios de los planos y de la memoria descriptiva del F. C. C. A., la condición de que la empresa gestionara de las autoridades locales el permiso para cerrar calles, no se consigne en los términos claros que se usa generalmente en esos casos, pero lo que se dice en el decreto con referencia a la "ocupación y desviación de calles", o sea "que la empresa después de aprobados los planos hará ante quienes corresponda las gestiones del caso", basta.

Ahora bien, este reconocimiento de la jurisdicción municipal aparece contradicho, a renglón seguido, en otro considerando, en el cual en mérito de un dictamen del Procurador del Tesoro, que yo no tengo a la vista, se dice, "que no es indispensable consultar a la Municipalidad previamente, por tratarse de una obra que compete en absoluto a la jurisdicción nacional".

La interpretación de este pasaje contradictorio conduce a la conclusión de que el P. E. N. piensa ahora que las gestiones ante las Municipalidades para el cierre de calles, pueden ser posteriores y no anteriores a la aprobación de los planos, pero **de ninguna manera plantea un desconocimiento arrogante y abusivo de la jurisdición municipal, como lo entiende la empresa.**

He ojeado un expediente del año 1924, motivado por un caso menos importante que este, pero análogo en el fondo, que confirma lo que dejo expuesto.

Antecedente

El F. C. C. A. presentó el 8 de marzo de 1924 a la Dirección General de Ferrocarriles una solicitud para construir una playa de maniobras en la estación Villa María, ocupando una fracción de camino público provincial, y dice textualmente en dicho escrito: "La Compañía gestionará de las autoridades locales el permiso correspondiente para las desviaciones de los caminos existentes".

No dijo la empresa, como se ve que la autoridad local no es parte en el asunto.

El inspector general de construcciones de la Dirección General de Ferrocarriles, informando la solicitud, salva expresamente la jurisdicción local en estos términos: "como las obras proyectadas afectan a caminos públicos, deberá la empresa gestionar de las autoridades con jurisdicción en ello la autorización para las desviaciones de los mismos".

La Dirección General de Ferrocarriles, dentro del mismo orden de ideas, cuando eleva el expediente al ministerio, dice: "al aprobarse estos documentos deberá consignarse, Excmo Señor, a juicio de esta D. G. **que la empresa deberá gestionar la autorización para la desviación de los caminos a que se hace referencia.**

En el Ministerio se dió vista al Procurador del Tesoro, cuya opinión se invoca ahora en contra de la obtención previa de los permisos por las empresas ferroviarias y el Procurador del Tesoro, dijo, con fecha 8 de septiembre de 1924.

"Excmo. Señor: Creo que este expediente "debe reservarse" hasta tanto la empresa justifique "haber obtenido de las autoridades respectivas la autorización necesaria para la construción de la obra".

Llamo la atención sobre los términos del dictamen del Procurador del Tesoro.

Las autoridades locales

Considera indispensable el permiso de las autoridades locales "para la construcción de la obra" y poniéndose en el caso de que la empresa pueda no tenerlo, se opone a una inútil aprobación "inmediata" de los planos. Aconseja "reservar el expediente" hasta tanto se haya obtenido el permiso de la autoridad local.

El buen sentido dice que tal debiera ser la norma invariable de conducta, y así se evitarían confusiones y conflictos como el que ahora se produce en esta ciudad.

Contradicción

En el caso de la estación Rosario, a estar al decreto de 20 de julio de 1925 parecería que el Procurador del Tesoro acepta como un buen procedimiento, la aprobación "previa" de los planos. Ya he dicho que no he tenido a la vista ese dictamen, pero es obvio que si decreto de 20 de julio lo ha interpretado bien hay una contradicción que de ningún modo afectaría el fondo del asunto.

El F. C. C. A. en ese caso de Villa María, hizo cuestión, sin embargo, de que la aprobación de los planos fuera previa.

Recurrió el P. E. en contra del dictamen del Procurador del Tesoro en los siguientes términos:

"Respetuosamente recurro a V. E. pidiendo se sirva dictar el decreto aprobatorio de los planos que ha presentado, lo que habilitará a la Compañía para promover ante las autoridades locales, gestiones para la desviación del camino provincial, afectado por las obras proyectadas. Sin esa previa aprobación será inútil toda cuestión ante las autoridades provinciales y no puede iniciarlas, sin antes saber si el P. E. de la Nación, a quien incumbe exclusiva y exclusivamente la materia, autoriza la ejecución de las obras, etc."...

Argumentación frágil

La argumentación del F. C. es frágil. ¿Por qué razón una empresa ha de verse imposibilitada para concertar con las autoridades locales el cierre de una calle afectada por una obra que proyecta, porque los planos de dicha obra carezcan todavía de la aprobación del P. E. No? No lo podría demostrar la empresa.

Sin embargo, se accedió a lo que deseaba, dejando de lado el prudente consejo del Procurador del Tesoro; pero **fué siempre bajo la condición de que obtuviera de la autoridad local el permiso de clausura del camino.** El decreto fecha 3 de octubre de 1924 dice: "Teniendo en cuenta que, según informa la C. G. de F., no hay inconveniente en aprobar la documentación de que se ha hecho referencia, con la condición de que la mencionada empresa deberá gestionar la autorización correspondiente ante las autoridades respectivas para desviar caminos públicos existentes, lo cual es indispensable para llevar a cabo las obras, etc., etc., Art. 1o. Autorízase, con la condición antes expresada, a la empresa del F. C. C. A..., etc., etc..."

Lo resuelto en este expediente concuerda con todas las resoluciones y dictámenes que han recaído siempre en casos semejantes. Se pueden encontrar también numerosas vistas concordantes de los procuradores de la Nación. Así, por ejemplo, el doctor J. N. Matienzo —posteriormente Ministro del gobierno actual—dictaminando el 22 de junio de 1922 a propósito de una queja del Ferrocarril del Sud, dice:

"Señor Ministro de Obras Públicas: El representante legal de la empresa del F. C. del Sud ocurre ante el P. E. en queja contra el Comisionado Municipal de Avellaneda (Provincia de Buenos Aires), quien ha intimado a la mencionada empresa para que, dentro de un plazo determinado, abra pasos a nivel, coloque barreras y molinetes so pena de tomar las medidas que estime necesarias para hacer efectiva la intimación.

"Una queja semejante se comprendería en un país de régimen unitario, en el cual además, todos los poderes estuviesen concentrados en el P. E. No se explica, empero, en una república Federal, como la nuestra, en la cual las provincias están obligadas por el art. 5o. de la Constitución a asegurar el régimen municipal y donde tanto en el orden nacional como en el provincial, existe la división de poderes.

'Considero, por lo tanto, que el P. E. de la Nación no tiene porque entender en esta queja, ni intervenir en las cuestiones que tenga el F. C. del Sud con la Municipalidad de Avellaneda.

"Si el recurrente llegara a sentirse lesionado en sus derechos por las medidas que adoptara la Municipalidad de Avellaneda, **debería recurrir ante el Poder Judicial correspondiente.**

"El P. E. N. no puede estar interviniendo en todas las desavenencias que ocurra entre los ferrocarriles y tantas municipalidades como hay en la República. — José Nicolás Matienzo".

Las conclusiones a que he llegado aun cuando se refieren principalmente a la forma inusitada de tramitar este asunto, anticipan ya la respuesta que daré a las preguntas que me ha formulado la comisión.

Primer pregunta

La primera dice: "La Municipalidad necesita saber si el permiso acordado por el gobierno de la Nación a la empresa del F. C. C. A. está bien acordado, o si se necesitaba consultar los intereses de la Municipalidad" Contestó que sólo la Municipalidad del Rosario puede conceder permisos para cerrar calles dentro de su jurisdicción; y hago la salvedad de que, quizá los decretos del P. E. N. de fecha julio 8 de 1924 y julio 20 de 1925, confusamente redactados, no tengan el alcance que les atribuye el F. C. Central Argentino.

Me sugieren esta duda, en primer término, dos expresiones del primer decreto, fecha 8 de julio, sobre las que me voy a detener.

El primer considerando establece, que "El único punto sobre el que, por ahora" corresponde pronunciarse, es el de la "ubicación".

El segundo considerando dice que "en tal sentido" y a juicio de la Dirección de Ferrocarriles la solicitud de la empresa no presenta aspectos que puedan obstar a su aprobación, "ni desde el punto de vista de la técnica constructiva, ni de la explotación económica del ferrocarril, ni del de la tracción y movimiento de los trenes."

Estas expresiones constituyen verdaderas salvedades, favorables al respeto de la jurisdicción local cuando llegue el momento de tratar el punto de vista de las comunicaciones urbanas, que es tan indispensable estudiar, y resolver, como los otros, y que en el caso de la estación Rosario no ha sido estudiado todavía. De esta regla no se ha apartado nunca el P. E. N.

El punto resuelto "por ahora" es el de "ubicación" y nada más, dice el decreto de 8 de julio, Era esa la primera cuestión que se había suscitado y sobre ella únicamente recae la primera resolución.

El ingeniero de la Dirección de Ferrocarriles, D. Adolfo P. Farengo, jefe de la sección "contralor" del F. C. C. A., a quien habían pasado los planos de la nueva estación Rosario, encontró que la 'ubicación" proyectada no conducía a una solución satisfactoria, ni para la buena explotación ferroviaria, ni para los intereses de la ciudad del Rosario.

Exigencia al F. C. C. A.

Después de afirmar en el informe que elevó a la Dirección de Ferrocarriles, que "todos los argumentos aducidos por la empresa han sido refutados en las diversas conferencias" llegó a la conclusión de que se debía exigir al F. C. C. A. la entrada a la ciudad a bajo nivel, más o menos por su mismo recorrido actual próximo a la calle Vera Mujica y emplazar la estación de pasajeros sobre la Avenida Francia entre las calles Córdoba y 3 de Febrero. Desde allí la línea continuaría siempre a bajo nivel hasta empalmar con las vías principales a Córdoba y a Tucumán, sin aproximarse al río. La ciudad del Rosario recuperaría así todo el extenso frente al río que ocupan las actuales estaciones Rosario Central, Rosario Norte, etc., y la empresa del ferrocarril obtendría recursos suficientes para costear la obra con la venta de los valiosísimos terrenos que desocuparía. El acceso a la ciudad quedaría por ese proyecto, libre en todas direcciones, porque la comunicación del ferrocarril con el puerto se haría desde la Avenida Alberdi por un gran túnel. Me limito a sintetizar a grandes rasgos los conceptos básicos del notable proyecto del ingeniero Farengo, sin emitir juicios técnicos ajenos a mi competencia.

Gran estación de tránsito

El ingeniero Farengo hace notar que la ubicación sobre la Avenida Francia de la estación de pasajeros, corresponde al carácter de gran estación de tránsito, que los hechos asignan forzosamente a la que el F. C. C. A. debe construir en Rosario, mientras que la ubicación propuesta por la empresa corresponde a una estación terminal. Construir una estación terminal donde se requiere una de tránsito, implica un grave error técnico, y encarece las tarifas, sin contar con los inconvenientes que crea al movimiento de los trenes.

Tal era la cuestión previa que se había planteado en la Dirección del Ferrocarril, y el P. E. N. la resolvió en favor de la ubicación solicitada por el ferrocarril; pero al hacerlo dejó expresa constancia, en el decreto respectivo, de que lo único resuelto "por ahora" era la ubicación.

El segundo considerando concuerda con el primero al dejar constancia de que "no ha considerado los aspectos que puedan obstar a la aprobación de los planos, sino de los puntos de vista de la técnica constructiva, explotación comercial, tracción y movimiento de trenes.

Existe así un reconocimiento expreso de que el aspecto municipal, en lo concerniente al tráfico urbano, no ha sido contemplado, ni estudiado, ni menos "resuelto".

Por esa razón, no existe "hasta ahora" una usurpación del P. E. N. que vulnere los derechos de la Municipalidad.

Cuando más se ahonda el estudio de este asunto, esa situación resulta más evidente.

Situación evidente

Construida la estación en la forma proyectada por el Ferrocarril la ciudad del Rosario queda dividida en dos, sin otra comunicación entre la ciudad del Norte, y la ciudad del Sur, que el estrecho y sinuoso Pasaje Escalada y la Avenida Alberdi, que en adelante se transforma en otro pasaje a bajo nivel. Fuera de esas arterias insuficientes, la empresa del Ferrocarril cerca toda su inmensa propiedad con una muralla. **Uno de los trozos amurallados, a partir de la Avenida Alberdi hacia el Oeste, cerrará el paso a vehículos y a peatones en una extensión de dos mil metros lineales. Ninguna municipalidad puede aceptar condiciones tan absurdas y por eso acude la empresa al P. E. N. que carece de un conocimiento claro y director del asunto.**

¿Ha estudiado el P. E. N. el problema a que me refiero? ¿Quiere conscientemente que la ciudad del Rosario, tan expansiva, tan progresista, quede ahogada por la cintura de rieles en que la envuelve el F. C. C. A.? ¿Dónde están los considerandos del decreto en que se estudia esa delicada cuestión? No existen.

¿Ha tenido siquiera el P. E. N. la galantería de preguntar a las autoridades municipalides del Rosario cuál es su opinión sobre la clausura de calles proyectada y sobre el amurallamiento de todas las salidas necesarias del municipio, a medida que vayan aumentando la población y el tráfico?

Absurdo enorme

La empresa del F. C. C. A. arguye que tal consulta era improcedente. Absurdo enorme.

No cayó en semejante error ciertamente el ingeniero Farengo, a quien la Dirección de Ferrocarriles había encomendado el estudio de los planos. En su nota fecha 27 de abril de 1925, después de hacer notar que las modificaciones introducidas por la empresa en los planos —traslación del frente de la estación a Rivadavia entre Alvear y Santiago — hace innecesaria la adquisición de los terrenos comprendidos entre el bulevard Oroño, calle Rivadavia y Avenida Wheelwright que la empresa no destina a servicio alguno, y que no se acompaña el presupuesto de la obra, reduciéndose la empresa a expresar que el costo de dicha obra "está incluido en la suma de 34.350.000 pesos"; agrega lo siguiente respecto de la intervención de la municipalidad:

"Que por afectar las obras a la parte urbana de la ciudad del Rosario y a la línea de otra empresa ferroviaria, corresponde se de traslado de estas actuaciones a la municipalidad del Rosario y a la empresa del Ferrocarril Central Córdoba para que presten su conformidad o hagan las observaciones que crean convenientes. Firmado A. P. Farengo".

Ese traslado no se corrió.

Admisión de una tesis inadmisible

Pero, admitamos por hipótesis la tesis del Ferrocarril. Admitamos que la preeminencia de la jurisdicción nacional sobre los ferrocarriles nacionales avasalla y anula los derechos que podría alegar la municipalidad del Rosario. Razón demás entonces para que el P. E. N. al substituir a la autoridad local, se sienta obligado a velar por los intereses locales, estudiando concienzudamente lo que ninguna municipalidad habría dejado de estudiar en defensa de los intereses públicos.

¿O acaso los aspectos de técnica constructiva, de explotación económica, de tracción y de movimiento de trenes son los únicos que deben considerarse, cuando se trata de construir una gran estación de pasajeros, y de cargas, talleres y playas de maniobras y de clasificación en una gran ciudad de 400 mil habitantes?

Datos estadísticos actuales asignan a la Avenida Alberdi y al Pasaje Escalada una circulación diaria de 5000 vehículos. Los planos aprobados no los ensanchan y seguramente, dentro de 20 años, y con mayor razón, dentro de 50 o de 100 años no tendrán capacidad suficiente para un tráfico que acusará un aumento muy considerable.

Clausura a perpetuidad

Se dispone también la clausura a perpetuidad del Boulevard Avellaneda que es la verdadera vía directa de salida de la ciudad hacia el Norte, **la única calle de unión entre la futura ciudad del Norte y la ciudad del Sur. ¿Puede cerrarse esa calle?** ¿Es justo que los vecinos de la zona situada a uno y otro lado del latifundio urbano del F. C. C. A. se vean obligados a recorrer 20, 30 o 40 cuadras en casos en que debería bastarles recorrer 4 o 5 al solo objeto de permitir al F. C. Central Argentino que sitúe su playa de clasificación de cargas en pleno municipio, a continuación de su estación central? ¿Ha estudiado la Dirección General de Ferrocarriles antes de aconsejar la aprobación de los planos, este punto vital para una tercera parte del municipio del Rosario? **¿Se ha resuelto concientemente en favor de la clausura del Boulevard Avellaneda? ¿Dónde está el expediente en que consten los estudios, dónde el dictamen respectivo? En ninguna parte.**

Inconcebible palo de ciego

La aprobación de los planos que invoca la empresa, si no se limitara estrictamente, como dice el decreto, a los aspectos técnico, económico, de tracción y de movimiento de trenes, **aparecería como un inconcebible palo de ciego de la Dirección de Ferrocarriles y del Ministerio de Obras Públicas.**

En la Capital Federal las playas de maniobras y de clasificación de cargas de todos los ferrocarriles, están situados en puntos excéntricos. Las del F. C. C. A. en San Martín y Colegiales a varios kilómetros del centro de la ciudad; la del Ferrocarril Oeste, en Haedo; las del Ferrocarril Pacífico en Santos Lugares y Caseros, las del Ferrocarril del Sud, más allá del Riachuelo, hasta la estación Talleres.

La Dirección de Ferrocarriles carecería de razón bajo todo punto de vista, si se obstinara en pretender que la ciudad del Rosario acate el cierre a perpetuidad del Boulevard Avellaneda, la renuncia a la apertura futura de nuevas calles en el Oeste a través del enorme bloque de tierra poseído por el F. C. C. A. y la trasformación de la calle Salta, más allá de Cafferata y de la Avenida Alberdi desde su nacimiento en Salta en calles a bajo nivel, sin otro justificativo que el empeño del F. C. C. A. en construir allí una inmensa playa de clasificación de carga, en vez de construirla algunos kilómetros más afuera.

Proposiciones absurdas

Pero vuelto a repetir: **de todo este enmarañado choque de proposiciones absurdas, resulta en claro, que no ha sido encarado ni menos resuelto por el P. E. N. el punto de saber hasta dónde es compatible el plano de la nueva estación Rosario, presentado por el F. C. C. Argentino con las exigencias del tráfico urbano. Y también resulta que el P. E. N. no se ha opuesto hasta hoy, a que la municipalidad del Rosario estudie ese problema y defienda sus intereses.**

Segunda pregunta

La segunda pregunta que me formula la comisión, dice: "Puede la Dirección de Ferrocarriles otorgar permisos para colocar nuevas vías, cerrando calles sin el permiso expreso de la Municipalidad?"

Contesto negativamente, fundado en los mismos argumentos que acabo de exponer.

En el presente caso, compruébase además, cuán peligroso sería delegar en el P. E. N. el cumplimiento de una función local, que requie-

re para su buen desempeño cierto interés inmediato y un conocimiento perfecto de los hechos.

El mantenimiento de la jurisdicción municipal sobre la apertura y cierre de calles, responde a un concepto justo; **la autoridad local sabe más de las necesidades locales que cualquier autoridad extraña y tiene un interés más vivo en llegar a soluciones satisfactorias.**

Alguna vez podrá darse el caso de que una autoridad local, persiguiendo propósitos torcidos, obstruya una obra de progreso, o la dificulte. ¡Quién lo pone en duda! Igual objeción podría hacerse a toda delegación de poder. Pero antes de avasallar las entidades locales, en nombre de posibles abusos, habría que volver los ojos a los que cometen las autoridades centrales para suprimirlas a su turno, y entonces, no habría gobierno.

Si tomáramos de ejemplo el presente caso, llegaríamos a la conclusión de que **el P. E. N. no ha probado tener aptitudes para substituir a la comuna del Rosario,** porque está en camino de comprometer para siempre el porvenir de sus comunicaciones urbanas.

Tercera pregunta

La tercera pregunta dice: "¿Puede la empresa del F. C. Central Argentino permitir a la municipalidad la apertura de calles en terrenos de su propiedad que mantiene cerrados desde años atrás?'

Contesto, que la municipalidad, del Rosario, **puede exigir a los ferrocarriles que abran calles en las propiedades anexas a sus estaciones** a que se refiere la pregunta, si el tráfico lo exige.

Los ferrocarriles no pueden obstruir las comunicaciones más allá de lo indispensable para la prestación de sus servicios.

De las tierras que posee el F. C. Central Argentino dentro del municipio del Rosario, una parte pequeña, como ya lo he dicho, remonta a la época de la primitiva concesión y en cierto modo se encuentra amparada por ella; el resto lo **ha adquirido posteriormente, como cualquier particular y carece de privilegios, haya o no incorporado esos terrenos a su "cuenta capital".**

Cuando el avance de la ciudad sobre el suburbio exija la apertura de nuevas calles a través de esos terrenos, **la empresa podrá reclamar el pago de la tierra que se le tome, pero no podrá oponerse a la apertura de calles.** Es un caso análogo, en cierto modo, al de la apertura de nuevos pasos a nivel en las zonas agrícolas cuya población aumenta.

Las empresas se oponen generalmente a los justos pedidos de los vecindarios y acuden a la Dirección de Ferrocarriles, la que ordena la apertura la mayor parte de las veces.

Derechos irrenunciables

Escapa a toda fijación anticipada el límite a que puede llegar en el futuro el desarrollo de una ciudad. De ahí que sean irrenunciables e imprescriptibles los derechos de la autoridad pública para responder a exigencias materiales que no pueden preverse. Y en ese sentido no bastaría al F. C. C. A. para asegurar la intangibilidad futura de la vasta extensión cercada que ha enclavado en el corazón del municipio, la sanción del convenio sometido al H. Concejo Deliberante por la intendencia. **No existen derechos adquiridos contra el bienestar y el progreso de las colectividades.**

Se relaciona con este mismo orden de consideraciones, la incidencia ocurrida hace ya muchos años, entre los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario y la municipalidad del Rosario, con motivo de la exigencia de esta última de que se construyera a costa de las dos empresas un puente metálico o un pasaje a bajo nivel en el punto que entonces se denominaba "Paso de las Cadenas".

Se trataba de un sitio cruzado por numerosas vías, muy perjudicial y peligroso para el tráfico.

Las empresas desconocieron la obligación que les imponía la municipalidad y pretendieron dividir los gastos o por lo menos que la municipalidad cargara con las expropiaciones. La Dirección General de Ferrocarriles sostuvo la causa de la Municipalidad y el Pasaje Escalada se abrió a costa de las empresas.

Dictamen de Araoz

La mejor defensa en pro del libre tránsito urbano que yo podría aducir es el dictamen que expidió entonces el asesor de la Dirección General de Ferrocarriles, doctor Luis F. Aráoz, quien había sido anteriormente jefe de la repartición. Publicado en folleto, puede este dictamen ser consultado por cualquiera.

"La tolerancia — dice el doctor Aráoz — no puede servir, ni menos ser un argumento legal, para que las empresas pretendan exigir de las autoridades comunales la renuncia de sus derechos por toda la vida, en cambio de una obra, que, por costosa que sea, está aun por su propio interés obligadas a llevarla a cabo.

"Por el contrario, aquí en la Capital, ha bastado una orden de la Municipalidad, sin intervención de la Dirección de Ferro-Carriles, para que el Ferrocarril del Sud haya construido a su costa, y sin exigir compensaciones dos grandes puentes: sobre la calle Caseros uno y otro para peatones. Es de llamar la atención que ambos pasan por sobre el murallón que cierra el perímetro de la estación, uniendo las calles paralelas a ésta, y uno de ellos muy cerca de donde terminan los andenes del edificio para pasajeros."

Respecto de las calles que han sido cerradas sin permiso municipal el doctor Aráoz se expresa en estos términos: **"el derecho para proceder a su apertura, sin más trámite, es indiscutible y exclusivo de la Municipalidad. Debe proceder de propia autoridad y este es el medio legal.** Y si en ello llegase a extralimitarse, a lesionar derechos adquiridos lo cual, dados los términos que expresa la Ordenanza, no parece posible, quedaría libre para los damnificados la acción de los Tribunales". Y más adelante agrega: "una consideración de estricta actualidad en Rosario: "esas mismas empresas — dice — por compras privadas de extensiones muchos mayores, hechas posteriormente, que en manera alguna figuran en los planos que presentaron al obtener la concesión, pretenden equiparar, y mantener dentro de sus cercados todas las avenidas y caminos que han podido ser abiertas".

Pregunta cuarta

La pregunta cuarta dice: "¿Cuál es ante las prescripciones de la ley de Ferrocarriles la situación de la Municipalidad en lo concerniente a su autonomía?"

La Ley de Ferro-Carriles respeta en absoluto la jurisdicción de las Municipalidades sobre sus calles y caminos. No se puede invocar disposición alguna en contrario. En cambio en varios incisos del artículo 5o. somete a las empresas a la obligación de no perturbar el tráfico.

También esta materia ha quedado dilucidada en el dictamen a que acabo de referirme. El Dr. Aráoz dice: "pero si las empresas quisieran ampararse a las leyes de su concesión, de origen nacional, podría decirse que en ninguna de esas leyes se han excluido las jurisdicciones locales, como no podría ser de otra manera. El Congreso se ha limitado siempre a usar de la facultad constitucional concurrente con la de los Poderes Provinciales, sin otras cláusulas de excepción, que la exoneración de los impuestos nacionales y, a veces, de los provinciales; y precisamente, la ausencia de esas cláusulas demuestran que no se ha pretendido excluir derechos implícitos y atribuciones peculiares de aquellos poderes. Pero a las leyes han seguido los contratos de construcción, "La aprobación de los planos y especificaciones" y es entonces al ejecutar las obras, que han sido "Descuidadas y olvidadas, tanto por los constructores como por los inspectores nacionales dar la participación necesaria a las autoridades locales o municipales". Y por su parte estas, dudando quizás de su derecho, por falta de cálculo en los perjuicios de lo futuro, o por otras causas no han intervenido de propia autoridad para evitar esos "Avances" en la oportunidad debida. Pero repetimos, el no haber usado de sus derechos no puede jamás implicar la caducidad de ellos.

"En vista de lo que pasaba en Rosario y de que los ejemplos se repetían en Tucumán, cuya ciudad ha quedado amurallada por sus cuatro rumbos con terraplenes y desmontes, la Dirección de Ferrocarriles se dirigió hace cinco años al Ministerio del Interior, haciéndole presente "la necesidad de hacer conocer previamente a las respectivas Municipalidades, los planos de las estaciones de líneas a construirse antes de ser aprobados", para que pudieran por lo menos informar en oportunidad respecto de la ubicación más conveniente de los edificios y demás construcciones y evitar en adelante el desquicio que hoy lamentamos".

.."Por otra parte. corresponde .a **las Municipalidades esa intervención, puesto que los planos en muchos casos no bastan, ni indican el perjuicio que pueden causar, ni los peligros para el tráfico de las calles. Ejemplo: lo del Paso de las Cadenas".**

El cruce Alberdi

Nosotros podríamos agregar otro ejemplo no menos decisivo: el del cruce de vías de la calle Salta y A. Alberdi.

Agregaré a mayor abundamiento que la Ley Orgánica Municipal de la Capital de la República confiere a la Comuna Metropolitana las mismas facultades en relación con los Ferrocarriles que competen a la del Rosario; y esas facultades las ejercita a la vista del P. E. N., sin que trate este último de coartarla en forma alguna.

Ejemplo convincente

En este momento los vecindarios de Palermo, Belgrano y Colegiales suscriben una petición para que la Municipalidad exija al F. C. C. A., la colocación a bajo nivel de las líneas que se propone electrificar; y aun tratándose de un caso infinitamente menos definido, del punto de vista de la jurisdicción municipal, que el de la clausura de calles, no sabemos de nadie que opine que la Municipalidad de Buenos Aires, no es parte en ese asunto.

Quinta pregunta

La quinta y última pregunta que se me formula, dice: "¿Si el Hon. Concejo Deliberante debe sujetarse únicamente a considerar el contrato ad-referendum celebrado entre la Intendencia y la Empresa del F. C. C. A. en lo que se refiere a la permuta de terrenos, o si está autorizado para discutir nuevas condiciones?"

Pienso que el H. Concejo Deliberante puede apartarse del convenio que se le ha sometido para su aprobación o rechazo; puede determinar las condiciones que considere indispensables para asegurar en el presente y en el futuro comunicaciones convenientes en las zonas cruzadas por las líneas del F. C. C. A. y proyectar en consecuencia cualquier otro despacho en sustitución del que se le solicita, para que a su vez sea sometido por el D. E. a la Empresa.

El sitio fijado para la "ubicación" de la estación de pasajeros, no es susceptible de modificación por resolución propia de la Municipalidad, porque ya ha sido aprobado por el P. E. N. y esa elección cae dentro de las facultades de las reparticiones nacionales, **pero el derecho de negar la clausura de las calles afectadas por el proyecto, si a juicio de la Municipalidad la clausura es perjudicial para los intereses de la ciudad, puede ejercitarse, aun cuando prácticamente llegara hasta invalidar la aprobación prematura de los planos obtenida inconsultamente del P. E. N. por la Empresa.**

La verdad es otra

La Empresa sostendrá, sin duda que la Municipalidad pretende sobreponerse a las autoridades nacionales, oponiendo un obstáculo de hecho capaz de impedir la ejecución de una obra autorizada, pero la **verdad es, que, por obscuridad de los decretos de 8 de julio de 1924 y 20 julio de 1925, por insuficiencia de los estudios realizados por las reparticiones nacionales y por exclusión insólita de la Municipalidad de un asunto que le interesa primordialmente,** se pretende vulnerar intereses vitales de la ciudad del Rosario. Y el P. E. N. ha de ser el primero en reconocerlo cuando se le pongan a la vista las consecuencias que envuelve la ejecución integral del proyecto del F. C. C. Argentino.

Enfeudamiento por los siglos de los siglos

No pienso entonces, que si el H. Concejo Deliberante se resistiera a sancionar el enfeudamiento, por los siglos de los siglos, de la ciudad del Rosario al Ferrocarril C. Argentino habría de crearse un conflicto grave con el P. E. N. No es eso lo probable. Más lógico es pensar que el P. E. N. invitado por la Municipalidad del Rosario, de común acuerdo, una solución conveniente y justa al problema planteado por las pretensiones excesivas d leF. C. C. A. adoptará una actitud conciliatoria.

Consejo prudente

Estoy tan convencido de que ese camino es el que debe seguirse, que, yendo más allá de la opinión que se me ha solicitado sugeriría a la Comisión Especial, **que antes de tomarse ninguna resolución y antes de producir ningún acto de protesta contra el desconocimiento de la autonomía municipal, se solicite del señor Ministro de Obras Públicas de la Nación una aclaración de los decretos citados.** Si resultara, como es lo probable, que el P. E. N. no les atribuye la extensión que les da el F. C. C. A. y por el contrario, mantiene el concepto consignado en el tercer párrafo del decreto de 20 de julio de 1925, en la parte en que dice: "que para llevar a cabo los trabajos en la forma que se propone la Empresa, etc., etc." "una vez aprobados los planos que ahora presenta haga — la empresa — ante quienes corresponda las gestiones del caso", si eso resultara no habría razón de conflicto entre la Municipalidad y el P. E. N.

Los conflictos del F. C. C. A.

Conflictos con la Empresa del F. C. C. A. podrán haber siempre como han existido otras veces, porque el F. C. C. A. se ha propuesto muchas veces desenvolver su acción al margen de la jurisdicción comunal, y hasta en algún caso opuso la inconstitucionalidad del art. 32 de la ley Orgánica Municipal.

Lo pretendió hace años, con motivo del corte de las líneas de tranvías en el cruce de la cale Mendoza y la Intendencia Municipal rechazó su pretensión en los siguientes términos:

"Considerando:...

3o.—Que en la notificación recibida por el doctor José A. Frías del Ministerio de O. P. se establece claramente que la construcción de la nueva vía debe llevarse a cabo previo acuerdo con la Municipalidad de Rosario acerca de la forma de no perjudicar el tráfico.

"4o. — Que aún suponiendo que la Ley Orgánica de las Municipalidades de la Provincia, al reglar la construcción de vías y el tráfico del ferrocarriles en las calles de la ciudad, concédese al H. Concejo Deliberante facultades que contradigan a disposiciones de carácter nacional o a facultades concedidas a otras autoridades por las leyes nacionales, el conflicto resultante no podrá resolverse ni por un decreto de esta Intendencia que mantenga la Ley Orgánica, ni por una resolución del Ministerio de O. P. que la desconozca. Tales conflictos entre leyes provinciales y leyes nacionales deben ser sometidas al Poder Judicial y no al fallo del P. E. En consecuencia, si el F. C. C. A., considera inconstitucional el art. 32, inciso 26 de la Ley Orgánica citada, puede ejercitar ante los Tribunales cuantos derechos crea competirle. — Isidro Quiroga, Intendente; Juan Alvarez, secretario.

Desacato y policía

El F. C. C. A., desacató la resolución de la Intendencia y envió de noche un ingeniero con unos peones a practicar el corte, pero la Intendencia que estaba advertida dió parte a la policía y los puso a buen recaudo.

En otra oportunidad el F. C. S. Fe, sin desconocer la jurisdicción municipal, pero autorizado simplemente por el D. E., clausuró varias calles. El H. Concejo Deliberante sancionó el siguiente decreto:

"Art. 1o. — Desapruébase en todas sus partes los decretos de 10 y 18 de Enero de 1913, dictados por el D. E. invadiendo las atribuciones y contrariando disposiciones anteriores del H. C. D.

"Art. 2o. — Pásanse todos los antecedentes del D. E. para que exija la inmediata apertura de las calles que resulten indebidamente clausuradas por la empresa del F. C. Santa Fe, exigiendo las responsabilidades a que hubiese lugar.— F. S. Schleisinger, presidente."

Permisos concedidos

En realidad estas tentativas de vulnerar la jurisdicción comunal han sido escasas y en cambio cada vez que las empresas ferroviarias han necesitado permisos municipales para entrar al municipio, cerrar calles, construir puentes o viaductos, abrir o cerrar pasos a nivel, los han solicitado a la autoridad comunal en debida forma.

Así obtuvo el propio F. C. C. A. la concesión para el viaducto en la Avenida Belgrano a que ha renunciado recientemente por escritura pública, exigida por el D. E.

Así obtuvo el F. C. Córdoba y Rosario el permiso necesario para construir un ramal de empalme al Puerto, y posteriormente el permiso para construir dentro del Municipio la linea de prolongación a la Capital Federal.

Análogos permisos obtuvieron la Compañía General de Ferrocarriles de la Provinvcia de Buenos Aires, la Compañía Rosario a Puerto Belgrano, la Compañía Rosario a Mendoza, el F. C. Oeste Santafecino y la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe.

El F. C. Córdoba y Rosario, con motivo de la construcción de la estación necesaria para cerrar la calle obtuvo de la Municipalidad la autorización necesaria para cerrar la calle 25 de Diciembre.

Se trataría pues en este caso por parte del H. C. D. tan solo de mantener los precedentes.

Dejo satisfecho el pedido de esa Comisión Especial y me es grato saludar a Vd. con mi mayor consideración.

LISANDRO DE LA TORRE

Honesto y valiente informe del concejal Estéban Morcillo

NO ES POSIBLE ACEPTAR LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS POR LOS GRANDES PERJUICIOS QUE TRAERIA AL ROSARIO

Apoyándose en las opiniones del doctor Lisandro de la Torre aconseja la desaprobación del convenio

CIERTAS OBRAS SON UNA ENORMIDAD

El concejal don Esteban Morcillo, presidente de la Comisión especial, ha expuesto sus ideas en el informe siguiente, apoyándose en las del Dr. Lisandro de la Torre:

Como miembro de la Comisión Especial del Honorable Concejo Deliberante, nombrada para entender y estudiar el contrato ad-referendum celebrado por la Intendencia Municipal y el Ferrocarril Central Argentino, debo fundar mi voto y lo haré, en la forma que entiendo cuadra a la gravedad del asunto que lo motiva.

La primera pregunta dice:

¿Excitada la actividad deliberativa del H. C. por la remisión del contrato ad - referendum, debe el mismo H. Concejo limitarse a resolver exclusivamente sobre las denominadas compensaciones o puede abarcar la totalidad del asunto, aunque sea solo a los fines de aprobar o desaprobar el contrato que le ha sido sometido?

Para contestarla, lo haré con los propios fundamentos empleados por el doctor Lisandro de la Torre, en el informe que entregó a la comisión, cuando llegamos hacia él, a pedirle su opinión en el asunto.

Opinión del Dr. De la Torre

El doctor de la Torre se expresa en la siguiente forma:

"Pienso que el H. Concejo Deliberante puede apartarse del convenio que se le ha sometido para su aprobación o rechazo; puede determinar las condiciones que considere indispensables para asegurar en el presente y en el futuro comunicaciones convenientes en las zonas cruzadas por las líneas del F. C. C. A. y proyectar en consecuencia cualquier otro despacho en sustitución del que se le solicita, pera que a su vez sea sometido por el D. E. a la empresa.

'El sitio fijado para la ubicación de la estación de pasajeros, no es susceptible de modificación por resolución propia de la Municipalidad, porque ya ha sido aprobado por el P. E. N. y esa elección cae dentro de las facultades de las reparticiones nacionales; pero el derecho de negar la clausura de las calles efectadas por el proyecto, si a juicio de la Municipalidad la clausura es perjudicial para los intereses de la ciudad, puede ejercitarse, aun cuando prácticamente llegara hasta invalidar la aprobación prematura de los planos, obtenida inconsultamente del P. E. N. por la empresa.

'La empresa sostendrá, sin duda, que la Municipalidad pretende sobreponerse a las autoridades nacionales, oponiendo un obstáculo de hecho capaz de impedir la ejecución de una obra autorizada; pero la verdad es otra. La verdad es que, por obscuridad de los decretos de 8 de julio de 1924 y de 20 de julio de 1925, por insuficiencia de los estudios realizados por las reparticiones nacionales y por exclusión insólita de la Municipalidad de un asunto que le interesa primordialmente, se pretende vulnerar intereses vitales de la ciudad el Rosario, y el P. E. N. ha de ser el primero en reconocerlo cuando se le ponga a la vista las consecuencias que envuelve la ejecución integral del proyecto del F. C. C. A.

'No pienso entonces, que si el H. Concejo Deliberante se resistiera a sancionar el enfeudamiento, por los siglos de los siglos, de la ciudad del Rosario al Ferrocarril Central Argentino, habría de crearse un conflicto grave con el P. E. N. No es eso lo probable. Más lógico es pensar que el P. E. N. invitado por la Municipalidad del Rosario a buscar, de común acuerdo, una solución conveniente y justa al problema planteado por las pretensiones excesivas del F. C. C. A. adoptará una actitud conciliatoria.

"Estoy tan convencido de que ese camino es el que debe seguirse, que, yendo más allá de la opinión que se me ha solicitado sugeriría a la Comisión Especial, que antes de tomarse ninguna resolución y antes de producir ningún acto de protesta contra el desconocimiento de la autonomía municipal, se solicite del señor Ministro de Obras Públicas de la Nación una aclaración de los decretos citados. Si resultara, como es lo probable, que el P. E. N. no los atribuye la extensión que les da el F. C. C. A. y que, por el contrario, mantiene el concepto consignado en el tercer párrafo del decreto de 20 de julio de 1925, en la parte en que dice: "que para llevar a cabo los trabajos en la forma que se propone la empresa, etc. etc.", "una vez aprobados los planos que ahora presenta haga, ante quienes coresponda las gestiones del caso", si eso resultara, no habría razón de conflicto entre la Municipalidad y el P. E. N.

"Conflictos con la empresa del F. C. C. A. podrán haber siempre, como han existido otra veces, porque el F. C. C. A. se ha propuesto muchas veces desenvolver su acción al margen de la jurisdicción comunal, y hasta en algún caso la inconstitucionalidad del art. 32 de la Ley Orgánica Municipal."

II

¿Las facultades que la Ley ha otorgado al P. E. Nacional son de tal carácter que hagan imposible la intervención de las Municipalidades?

También dice el doctor de la Torre:

"La ley de ferrocarriles respeta en absoluto la jurisdicción de las Municipalidades sobre sus calles y caminos, No se puede invocar disposición alguna en contrario. En cambio en varios incisos del art. 5o., somete a las empresas a la obligación de no perturbar e ltráfico.

Opinión del Dr. Araoz

También esta materia ha quedado dilucidada en el dictamen a que acabo de referime. El doctor Araoz dice: "pero si las empresas quisieran ampararse de las leyes de su concesión, de origen nacional, podría decirse que en ninguna de esas leyes se han excluido de las jurisdicciones locales, como no podría ser de otra manera. El Congreso se ha limitado siempre a usar de la facultad constitucional concurrente con la de los poderes provinciales, sin otra cláusula de excepción, que la exoneración de los impuestos nacionales y, a veces, de los provinciales, con el asentimiento tácito de aquéllos."

"Y más adelante: "ninguna de las leyes de concesión de ferrocarriles registra cláusula alguna que deje a salvo los derechos comunales o provinciales y precisamente, la ausencia de esas cláusulas demuestran que no se ha pretendido excluir derechos implícitos y atribuciones peculiares de aquellos poderes. Pero a las leyes han seguido los contratos de construcción, la aprobación de los planos y especificaciones; y es entonces, al ejecutar las obras, que han sido descuidadas y olvidadas, tanto por los constructores como por los inspectores nacionales dar la participación necesaria a las autoridades locales o municipales. Y por su parte éstas, dudando quizás de su derecho, por falta de cálculos en los perjuicios de lo futuro, o por otras causas, no han intervenido de propia autoridad para evitar esos avances en la oportunidad debida. Pero, repetimos, el no haber usado de sus derechos no puede jamás implicar la caducidad de ellos.

"En vista de lo que pasaba en Rosario y de lo que los ejemplos se repetían en Tucumán, cuya ciudad ha quedado amurallada por sus cuatro rumbos con terraplenes y desmontes, la Dirección de ferrocarriles se dirigió hace cinco años, al minstro del Interior, haciéndole presente la necesidad de hacer conocer previamente a las respectivas municipalidades, los planos de las estaciones de líneas a construirse antes de ser aprobados para que pudieran por lo menos informar en oportunidad respecto de la ubicación más conveniente de los edificios y demás construcciones y evitar en adelante el desquicio que hoy lamentamos"

"Por otra parte; corresponde a las municipalidades esa intervención, puesto que los planos en muchos casos no bastan, ni indican el perjuicio que pueden causar, ni los peligros para el tráfico de las calles. Ejemplo: lo del paso de las Cadenas".

Nosotros podríamos agregar otro ejemplo no menos decisivo: el de cruce de vías de la calle Salta y Avenida Alberdi.

Agregaré a mayor abundamiento que la Ley Orgánica Municipal de la capital de la República confiere a la comuna metropolitana las mismas facultades en relación con los ferrocarriles que competen a la del Rosario; y esas facultades las ejercita a la vista del P. E. N. sin que trate este último de coartarla en forma alguna.

En este momento los vecindarios de Palermo, Belgrano y Colegiales suscriben una petición para que la Municipalidad exija al F. C. C. A. la colocación a bajo nivel de las líneas que se propone electrificar; y aun tratándose de un cruce infinitamente menos definido, del punto de vista de la jurisdicción municipal, que el de la clausura de calles, no sabemos de nadie que opine que la Municipalidad de Buenos Aires no es parte en el asunto."

III

¿Las resoluciones dictadas en el asunto por el P. E. Nacional excluyen la intervención del poder municipal de Rosario?

Manifiesta el doctor de la Torre:

"El H. Concejo Deliberante puede, con entera libertad, proceder al estudio de las condiciones que crea el tráfico urbano la clausura de calles solicitadas por el F. C. C. A. y conceder o negar el permiso, de acuerdo con las conclusiones a que llegue.

Esta opinión se ajusta a la doctrina constante de los asesores legales del P. E. de la Nación y es la que ha informado, en casos análogos las resoluciones del ministro de Obras Públicas y de la Dirección de los ferrocarriles.

Si resultara en este caso de la estación Rosario que el P. E. N. desconoce los derechos de la Municipalidad y pretende autorizar por si el cierre de calles dentro del municipio, habría incurrido en una contradicción con sus propios precedentes, y esa contradicción sería injustificable porque en los últimos años no se ha producido modificación alguna en las leyes vigentes.

Pero yo no estoy convencido de que la actitud del P. E. N. tenga esos caracteres. Es cierto que en los decretos de julio 8 de 1924 y 20 de 1925, aprobatorios de los planos y de la memoria descriptiva del F. C. C. A. la condición de que la empresa gestionará de las autoridades locales el permiso para cerrar calles, no se consigna en los términos claros que se usa generalmente en esos casos, pero lo que se dice en el decreto con referencia a la "ocupación y desviación de calles", o sea "que la empresa después de aprobados los planos hará ante quienes corresponda las gestiones del caso". basta.

Ahora bien, este reconocimiento de la jurisdicción municipal aparece contradicho, a renglón seguido, en otro considerando, en el cual en mérito de un dictamen del procurador del tesoro, que yo no tengo a la vista, se dice, "que no es indispensable consultar a la Municipalidad previamente, por tratarse de una obra que compete en absoluto a la jurisdicción nacional".

La interpretación de este pasaje contradictorio conduce a la conclusión de que el P. E. N. piensa ahora que las gestiones ante las Municipalidades para el cierre de calles, pueden ser posteriores y no anteriores a la aprobación de los planos, pero de ninguna manera plantea un desconocimiento arrogante y abusivo de la jurisdicción municipal, como lo entiende la empresa.

IV—V—VI—y VII

4—¿Es necesario para Rosario un plan general de ferrocarriles?

5—¿Cuál es la forma más modernamente perfecta de dar acceso a los ferrocarriles?

6—¿Es práctica y técnicamente posible la entrada al Rosario a bajo nivel o alto nivel?

7—¿Puede permitirse la entrada tal como la proyecta el F. C. C. A.?

Opina el Dr. de la Torre que:

"Primeramente se debe estudiar y resolver de acuerdo con la autoridad municipal a quien compete exclusivamente el gobierno de las comunicacioines urbanas, la practicabilidad del trazado en proyecto y la cantidad y clase de los pasos requeridos por el tráfico: hecho eso se confeccionan los planos de la obra y se elevan a las reparticiones nacionales competentes, las que a su vez tienen jurisdicción exclusiva y excluyente en todo, lo demás.

El F. C. C. A. se ha apartado de este criterio, seguido otras veces.

Primeramente confeccionó los planos sin noticia de la Municipalidad, cerrando numerosas calles de la ciudad, además de las que ya tiene cerradas de tiempo atrás, y los presentó a la Dirección de ferrocarriles para su aprobación. Obtenido del P. E. N. el decreto aprobatorio también sin noticia de la Municipalidad, se presentó al señor intendente y le dijo que estando autorizada por el P. E. N. para construir la nueva estación en la forma detallada en los planos, necesitaba clausurar tales y cuales calles, dando por sentado que la Municipalidad tiene personería para oponerse. El señor intendente no hizo la defensa de la autonomía municipal, ni puso a salvo, como era de su deber, la jurisdicción exclusiva de la Comuna sobre sus calles y caminos. Debió hacerlo, hasta en el supuesto de encontrar en ese caso, conveniente el cierre de calles solicitado. Entra lisa y llanamente, a convenir las "compensaciones" a recibir por la Municipalidad, por las calles clausuradas, y, subscripto el convenio lo elevó a la aprobación del H. Concejo Delibeerante.

La empresa creyó sin duda, que, procediendo así, inhabilitaba a la Municipalidad para negar en cierre de las calles, porque de hacerlo se pondría en conflicto con el P. E. N.

Pero no hay tal cosa. Tratándose de funciones y de facultades esenciales de una Municipalidad, no las anula, ni las disminuye siquiera, al "truc" de una empresa, aún cuando el error de procedimiento que envuelve haya sido compartido por las reparticiones nacionales."

El ingeniero de la Dirección de ferrocarriles D. Adolfo P. Farengo, jefe de la sección contralor del F. C. C. A., a quien había pasado los planos de la nueva estación Rosario, encontró que la ubicación proyectada no conducía a una solución satisfactoria, ni para la buena explotación ferroviaria, ni para los intereses de la ciudad del Rosario.

Después de informar en el informe que elevó a la Dirección de ferrocarriles que "todos los argumentos aducidos por la empresa han sido refutados en las diversas conferencias" llegó a la conclusión de que se debía exigir al F. C. C. A. la entrada a la ciudad a bajo nivel, más o menos por su mismo recorrido actual próximo a la calle Vera Munjica y empezar la estación de pasajeros sobre la Av. Francia entre las calles Córdoba y 3 de Febrero, de allí la línea continuaría siempre a bajo nivel hasta empalmar con las vías principales a Córdoba y a Tucumán, sin aproximarse al río. La ciudad del Rosario recuperaría así todo el extenso frente al río que ocupan las actuales estaciones Rosario Central, Rosario Norte, etc. y la empresa del F. C. obtendría recursos suficientes para costear la obra con la venta de los valiosísimos terrenos que desocuparía. El acceso a la ciudad quedaría por ese proyecto libre en todas direcciones, porque la comunicación del F. C. con el puerto se haría desde la Avenida Alberdi por un gran tunel. Me limito a sintetizar a grandes rasgos los conceptos básicos del notable proyecto del ingeniero Farengo, sin emitir juicios técnicos ajenos a mi competencia.

El ingeniero Farengo hace notar que la ubicación sobre la avenida Francia de la estación de pasajeros, corresponde al carácter de gran estación de tránsito, que los hechos asignan forzosamente a la que el F. C. C. A. debe construir en Rosario, mientras que la ubicación propuesta por la empresa corresponde a una estación terminal. Construir una estación terminal donde se requiere una de tránsito, implica un grave error técnico, y encarece las tarifas, sin contar con los inconvenientes que crea el movimiento de los trenes.

Tal era la cuestión previa que se había planteado en la dirección del F. C. y el P. E. N. la resolvió en favor de la ubicación solicitada por el F. C. pero al hacerlo, dejó expresa constancia, en el decreto respectivo, de que lo único resuelto por ahora, era la ubicación.

El segundo considerando concuerda con el primero al dejar constancia de que "no ha considerado los aspectos que pueden obstar a la aprobación de los planos, sino de los puntos de vista de la técnica constructiva, explotación comercial, tracción y movimiento de trenes.

Existe así un reconocimiento expreso de que el aspecto municipal en lo concerniente al tráfico urbano, no ha sido contemplado, ni estudiado, ni menos resuelto.

Por esa razón no existe hasta ahora, una usurpación del P. E. N. que vulnere los derechos de la municipalidad.

Cuando más se ahonda el estudio de este asunto, esa situación resulta más evidente.

Construída la estación en la forma proyectada por el F. C., la ciudad del Rosario queda dividida en dos, sin otra comunicación con la ciudad del norte y la ciudad del sur que el estrecho y sinuoso Pasaje Escalada y la avenida Alberdi que en adelante, se transforma en otro pasaje a bajo nivel. Fuera de esas dos arterias insuficientes la empresa del F. C. C. A. cerca toda su inmensa propiedad con una muralla. Uno de los trozos amurallados, a partir de la avenida Alberdi hacia el Oeste, cerrará el paso a vehículos y a peatones en una extensión de dos mil metros lineales. Ninguna Municipalidad puede aceptar condiciones tan absurdas y por eso acude la empresa al P. E. N. que carece de un conocimiento claro y directo del asunto.

¿Ha estudiado el P. E. N. el problema a que me refiero?

¿Quiere concientemente que la ciudad del Rosario, tan expansiva, tan progresista, quede ahogada por la cintura de rieles que la envuelve el F. C. C. A. ¿Dónde están los considerandos del decreto en que se estudia esta delicada cuestión? No existen.

¿Ha tenido siquiera el P. E. N. la galantería de preguntar a las autoridades municipales del Rosario, cuál es su opinión sobre la clausura de calles proyectas y sobre el amurallamiento de todas las salidas necesarias del municipio, a medida que vayan aumentando la población y el tráfico?

La empresa del F. C. C. A. arguye que tal consulta era improcedente. Absurdo enorme.

No cayó en semejante error ciertamente el ingeniero Farengo, a quien la dirección de Ferrocarriles había encomendado el estudio de los planos. En su nota fecha 27 de abril de 1925, después de hacer notar que las modificaciones introducidas por la la empresa de los planos — traslación del frente de la estación a Rivadavia entre Alvear y Santiago — hace innecesaria la adquisición de los trenes comprendidos entre el boulevard Oroño, calle Rivadavia y avenida Wheelwright que la empresa no destina a servicio alguno, y que no se acompaña al presupuesto de la obra, reduciéndose la empresa a expresar, que el costo de dicha obra "está incluído en 1 suma de 34.350.000 pesos" agrega lo siguiente respecto de la intervención de la Municipalidad:

"Que por afectar las obras a la parte urbana de la ciudad del Rosario y a la línea de otra empresa ferroviaria, corresponde se dé traslado en estas actuaciones a la Municipalidad del Rosario y a la empresa del Ferrocarril Central Córdoba para que presten su conformidad o hagan las observaciones que crean conveniente. Firmado A. P. Farengo.

Ese traslado no se corrió.

Pero admitimos por hipótesis la tesis del F. C. Admitamos que la preeminencia de la jurisdicción nacional sobre los Ferrocarriles Nacionales avasalla y anula los derechos que podría alegar la Municipalidad del Rosario. Razón demás entonces para que el P. E. N. al substituir a la autoridad local, se sienta obligado a velar por los intereses locales, estudiando concienzudamente lo que ninguna Municipalidad habría dejado de estudiar en defensa de los intereses públicos.

¿O acaso los aspectos de técnica constructiva, de explotación económica, de tracción y de movimientos de trenes son los únicos que deben considerarse, cuando se trata de construir una gran estación de pasajeros y de cargas, talleres y playas de maniobras de clasificación en una gran ciudad de 40 mil habitantes?

Datos estadísticos actuales asignan a la avenida Alberdi y al pasaje Escalada una circulación diaria de 5000 vehículos. Los planos aprobados no los ensanchan y seguramente, dentro de 20 años, con mayor razón, dentro de 50 o de 100 años, no tendrán capacidad suficiente para un tráfico que acusará un aumento muy considerable.

Se dispone también la clausura a perpetuidad del boulevard Avellaneda que es la verdadera vía directa de salida de la ciudad hacia el norte, la única calle de unión entre la futura ciudad del norte y la ciudad del sur? ¿Puede cerrarse esa calle? ¿Es justo que los vecinos de la zona situada a uno y otro lado del latifundio urbano del F. C. C. Argentino se vean obligados a recorrer 20, 30, o 40 cuadras en casos en que deberían bastarles recorrer 4 o 5 al solo objeto de permitir al F. C. C. A. que sitúe su playa de clasificación de cargas en pleno municipio, a continuación de estación central? ¿Ha estudiado la Dirección General de Ferrocarriles antes de aconsejar la aprobación de los planos, este punto vital para una tercera parte del municipio del Rosario? ¿Se ha resuelto concientemente en favor de la clausura del boulevard Avellaneda? ¿Dónde está el expediente en que consten los estudios? ¿Dónde el respectivo? En ninguna parte.

La aprobación de los planos que invoca la empresa, si se limitara estrictamente, como dice el decreto a los aspectos técnico-económicos de tracción y de movimiento de trenes, aparecería como inconcebible palo de ciego a la Dirección de Ferrocarriles y al Ministerio de Obras Públicas.

En la Capital Federal las playas de maniobras y de clasificación de cargas de todos los Ferrocarriles, están situados en puntos excéntricos. Las del F. C. C. A. en San Martín y Colegiales a varios kilómetros del centro de la ciudad; las del F. C. Oeste en Haedo; las del F. C. Pacífico en Santos Lugares y Caseros; las del F. C. del Sud más allá del Riachuelo, hasta la estación Talleres.

La Dirección de Ferrocarriles carecería de razón bajo todo punto de vista, si se obstinara en pretender que la ciudad del Rosario acate el cierre a perpetuidad del boulevard Avellaneda, la renuncia de la apertura de nuevas calles en el oeste a través del enorme bloque de tierra poseído por el F. C. C. A., y la transformación de la calle Salta, más allá de Cafferata, y de la avenida Alberdi desde su nacimiento en Salta, en calles de bajo nivel, sin otro justificativo que el empeño del F. C. C. A. en construir allí una inmensa playa de clasificación de cargas, en vez de construirla algunos kilómetros más afuera.

Pero vuelvo a repetir: de todo este enmarañado choque de proposiciones absurdas, resulta en claro, que no ha sido encarado ni menos resuelto por el P. E. N. el punto de saber dónde sea compatible el plano de la nueva estación Rosario, presentado por el F. C. C. A., con las exigencias del tráfico urbano. Y también resulta que el P. E. N., no se ha opuesto hasta hoy, a que la Municipalidad del Rosario estudie este problema y defienda sus intereses".

Le pregunta 8

La pregunta No. 8 dice:

"Lo proyectado por el Ferro Carril satisface las exigencias del tráfico y edilicias de la Ciudad, presentes y futuras?"

Es tan grave la calidad y cantidad de las obras que desea realizar el Ferro Carril Central Argentino, para el presente y porvenir del Rosario, que no creo que haya persona alguna que sea capaz de prestarle su aprobación.

Descarto desde luego, la construcción de la nueva estación, la que reputo de una necesidad tan imperiosa, que no es posible tolerar más, seguir como hasta hoy, con la afrenta que representa para los rosarinos; los galpones están haciendo las veces de refugios para los pasajeros que entran y salen de la ciudad.

No discuto tampoco la ubicación elegida. Creo que donde ha pensado la empresa levantarla, está bien, y que allí, puede perfectamente hacerse la estación de tránsito que se necesita para llenar las necesidades qu corresponden a una ciudad, que como el Rosario, es el centro por donde forzosamente deben pasar todos los trenes que vayan para el Norte y Oeste de la República.

Pero no acepto las obras complementarias que se nos ofrecen hacer. No es posible aceptarlas, por los grandes perjuicios que traerían a toda la ciudad.

Representarían una verdadera muralla tendida en la mitad del Rosario, que dividiría la Ciudad en dos partes, haciendo así un Rosario Sud y un Rosario Norte. En efecto: actualmente el Ferro Carril Central Argentino, es la línea divisoria entre la ciudad y su rivera, pues por la calle Wheelwright extiende una muralla que empieza en la calle Corrientes y llega hasta Balcarce, cerrando en este trecho siete calles de Norte a Sur, que terminan en el pardón del Central Argentino.

Con las nuevas obras proyectadas, esa barrera se la quiere extender hasta el pasaje Celedonio Escalada, para continuarla hasta la avenida Alberdi, y desde aquí, hasta la Estación Ludueña, vale decir, que en una extensión de 35 cuadras contadas desde la calle Corrientes, solo tendríamos dos puertas; el Pasaje Celedonio Escalada y la Avenida Alberdi.

El Ferro Carril Central Argentino, para nada ha tenido en cuenta la zona de influencia que perjudicaría y que nosotros tenemos la obligación de defender.

Si anotamos que las calles Avenida Francia, Vera Mujica, Crespo, Iriondo, Cafferata, Castellanos, Sn. Nicolás, Lavalle, B. Avellaneda, R. de Janeiro, etc., hasta el Barrio Belgrano, que corren de Norte a Sur, quedarán cerradas a perpetuidad e imposibilitadas por consiguiente, para ser continuadas para el Norte de la Ciudad a fin de bifurcarlas con otras calles que ya existen abiertas, a través de los terrenos del Ferro Carril, se puede medir la gravedad de las pretensiones de esa Empresa, para el porvenir de toda la parte Sur y Norte de Rosario hacia el Oeste.

Lo mismo más o menos, le ocurrirá a la población radicada en las calle Catamarca, Tucumán, Urquiza, San Lorenzo, etc, que deseando llegar a los Barrios Tiro Federal, Talleres, Abissinia, Arroyito, etc. tendrían que hacer un rodeo de muchas cuadras para poder comunicarse entre sí. Lo que digo para la población de esas calles, le ocurrirá también a los que habitan en los barrios mencionados, para a su

vez llegar a cualquiera de las calles Catamarca, Tucumán, etc.

El barrio industrial

El verdadero barrio industrial de la ciudad, se halla establecido en la zona comprendida, desde la Estación Sunchales hasta el Norte y hacia el Oeste, donde están instaladas las primeras fábricas y talleres de Rosario, y donde, la población se densifica constantemente, habitados por verdaderas masas obreras, que serían perjudicados con la falta de vías de comunicación.

Si contemplamos, el Barrio Echesortu, con 35 o 40.000 habitantes, el Barrio Belgrano, el Barrio Fisherton y toda la población del Sud de la Ciudad en la parte comprendida desde la calle Ovidio Lagos hacia el Oeste, veremos lo que representará para toda esa población resolver el problema de trasladarse al Norte, el Barrio Alberdi, el Barrio Arroyito, el Barrio Industrial, etc. por ejemplo, o vice-versa, para la población de los barrios Refinería, Alberdi, Arroyito, Talleres, etc., ir al Sud, teniendo necesidad para ello el de hacer una cantidad de cuadras para encontrar las únicas puertas de comunicación, el pasaje Escalada, y la Avenida Alberdi, con la consiguiente pérdida de tiempo.

Desvío de líneas

Pretende también la Empresa, desviar su línea a Tucumán desde Sorrento en semi-círculo hacia el Oeste con el fin de entrar a la Estación Ludueña por ese rumbo. Esa obra construida sobre un terraplén de 5 metros de alto sería otra muralla que corriendo de Norte a Sur perjudicaría toda la zona con las aguas de las lluvias, principalmente los barrios Arroyito, Industrial, Tiro Federal, etc., que vivirían por mucho tiempo completamente inundados.

Pretende también la Empresa del Central Argentino, cerrar la Avenida Francia, desde Caseros hacia el río, tendiendo así una muralla diagonal que lo ponga en posesión de las calles Vera Mujica, etc. en forma tal, que encerrados en un cuadrado, ocuparían sin molestia de nadie, una faja de terreno sobre la costa del Río Paraná, que partiendo de la calle Corrientes vaya hasta el Barrio Refinería, que constituye un verdadero monopolio de las barrancas y sus adyacentes, a su favor.

El Ferrocarril Central Argentino, quiere construir un pasaje en la Avenida Alberdi, más o menos igual al Celedonio Escalada, en forma casi de Z, que empezando en la calle Salta a la altura de Cafferata, termine a la altura de su actual línea a Tucumán.

Bajando la calzada

Para hacer esta obra piensa el Ferro Carril que la Municipalidad, debe concederle la autorización de bajar las calzadas de las calles San Nicolás de Catamarca a Salta, y la de Salta, de Cafferata a la Avenida Alberdi, con una pendiente de 3.30 o|o más o menos, de suerte que, las calles San Nicolás y Salta vendrían a ser rebajadas casi en dos metros y sesenta centímetros más o menos. **Según los planos presentados por la Compañía, las veredas actuales, se dejarían al mismo nivel de ahora, y para que los vecinos puedan llegar a la calzada, se harán unas escaleras en las esquinas y a mitad de cuadra, que aparte de perjudicar la estética de la ciudad, representaría un enorme perjuicio para todos los propietarios radicados en esas calles. En otras palabras, se trata de una obra de imposible discusión por su enormidad, debiendo desecharse de plano.**

Montañas rusas

En una extensión de unos 600.000 metros cuadrados más o menos, la Empresa del Ferro Carril Central Argentino pretende construir su playa de maniobras, o sea su estación de clasificación. Esa extensión de tierra está en pleno centro desde cuatro o cinco cuadras al Oeste de Ludueña, hasta más o menos la calle Crespo, y desde la calle Salta hasta sus actuales vías a Tucumán y la forma como ha pensado la empresa que pueda construirla, es para hacer el movimiento de sus trenes por cambios de nivel en vez de usar la tracción mecánica.

Con ello, la Empresa del Central Argentino haría una cantidad de montañas rusas para hacer una playa de clasificación que sería la primera de Sud América, para beneficios de la Empresa, pero completamente contrario a los intereses de la Ciudad.

Entiendo que no es posible aceptar que su estación de clasificación pueda quedar incluida en el recinto urbano, y mucho menos en la forma pensada, por gravitación por que los lomos de asno a formarse y la modificación de la rasante de la entrada de la línea a Tucumán, **aleja la posibilidad de que en lo futuro esas playas fueran colocadas a bajo nivel, única forma en que podría colocarse dentro del barrio urbano.**

La clasificación por gravitación crea además una inversión del sistema razonable en lo que se refiere al cruce de las instalaciones del Ferro Carril, esto es, el tránsito de vehículos y de peatones va en obras a bajo nivel (casi túneles) en tanto que los trenes se moverían a cielo descubierto.

En Buenos Aires, los principales Ferrocarriles que tienen acceso a la Capital, lo hacen:

El F. C. Oeste llega hasta la Estación Once de Septiembre con sus trenes generales y poco antes de llegar a ella se inicia el acceso sub terráneo a la estación de trasbordo con el tranvía subterráneo denominado "Plaza Once".

Ambos accesos que hacen desde la Estación Caballito a bajo nivel, existiendo en ese trecho algunos puentes y varias paralelas para peatones.

Un trecho antes de introducirse el túnel a la Estación Plaza Once, se desprende por el lado opuesto, otro túnel del F. C. Oeste, que sirve para comunicar este Ferrocarril con la zona del Puerto. Este otro túnel sigue, más o menos, la traza de la calle Bartolomé Mitre y se encuentra a más bajo nivel que la línea subterránea del tranvía Anglo Argentino.

En cuanto al servicio de triaje o clasificación, ni los otros que vamos a detallar, lo hacen en única playa y menos situada en pleno municipio. Puede decirse que la clasificación se viene realizando progresivamente, y a medida que los convoyes se acercan a los puntos de destino,, y con más razón es de imaginar que estas maniobras se verifican con menor intensidad, cuanto más cerca de la ciudad se encuentran las playas.

Así las playas de Caballito, se estacionan los trenes de pasageros, de leche, y se preparan los trenes de carga que luego son arrastrados por locomotoras eléctricas hasta la zona del puerto. Luego viene la playa o emparrillado de la estación Liniers, y, sucesivamente las otras de más afuera. (Ramos Mejía, Haedo, etc).

Nótese que el F. C. Oeste tiene un ramal al Riachuelo con la playa de maniobras y acceso al Dock Sud así como también al mercado de Hacienda, Mataderos, etc. Todo este tráfico no llega a la Capital Federal, o apenas lo hace por uno de sus extremos.

El Ferrocarril Sud, tiene su estación cabecera Constitución para pasajeros y su estación principal de cargas denominada "Sola". Anteriormente tenía estación en "Casa Amarilla", que perteneció al Ferro Carril de la Ensenada, así como playa de maniobras.

Las parrillas de clasificación de este Ferrocarril se extienden desde pasado el Riachuelo hasta llegar a la Estación Talleres (hoy Remedios Escalada) es decir, en una extensión de varios kilómetros. Sobre el ramal a La Plata existen también emparrillados y ambas líneas se ligan del otro lado del Riachuelo por un emparrillado transversal, Mercado Central de Frutos, etc.

En fin: el tramo de Constitución al Riachuelo es parte a bajo nivel y parte a alto nivel sobre un viaducto de mampostería y puentes metálicos para el cruce de las calles, etc.

El Ferro Carril Central Argentino, tiene su estación de pasajeros en Retiro pero su clasificación se hace sucesivamente de afuera hacia adentro; San Martín, Colegiales y Retiro.

En San Martín se depositan los trenes de pasajeros que corren a Rosario, Córdoba y Tucumán, etc. Algunas mercaderías, como ser maderas, leña, carbón de leña, cal, etc., se descargan en la Estación Colegiales.

Este Ferro Carril tiene sus líneas a alto nivel en una parte de la extensión del Parque 3 de Febrero y son de absoluta actualidad las gestiones que hiciera el vecindario de Palermo, Colegiales, Belgrano, Urquiza, etc. para que la línea a Villa Ballester sea puesta a alto nivel o bajo nivel con motivo de su electrificación.

El Ferro Carril Pacífico tiene su estación terminal provisoria en Retiro y una a alto nivel en Palermo sobre la calle Santa Fe. El cruce del Parque 3 de Febrero lo hace por medio de un viaducto a alto nivel de mampostería y grandes puentes metálicos. El Triaje o clasificación, se hace principalmente entre sus estaciones Santos Lugares y Caseros de suerte que a la estación de cargas de Palermo llegan los trenes de carga ya clasificados o bien siguen al Puerto en esa misma forma.

El acceso a Rosario de los trenes del F. C. C. Argentino se hacen en la actualidad por:

a(El de Buenos Aires, vía San Nicolás (antiguo F. C. B. y R).

b) El de Buenos Aires, vía Pergamino (F. C. C. A.) .

c) El del antiguo F. C. Oeste Santafecino.

d) El de la línea a Córdoba (F. C. C. C.)

e) El de la línea a Tucumán (antiguo F. C. B. y R).

Aprisionamiento de la ciudad

Con motivo de sus proyectos de reforma, ninguna de estas líneas se piensa retirar del aprisionamiento de la ciudad, vale decir, que ninguna será quitada para librar al Rosario de la cintura de hierro con que ese Ferro Carril lo oprime. Por el contrato ad-refendum a estudio del H. Concejo, se menciona la idea de levantar alguna vez, la línea a Buenos Aires vía a San Nicolás, dejando en consecuencia las cosas en el estado en que se hallan actualmente, cortando parte del Oeste de la ciudad sin más pasos a nivel que los pocos existentes. No toma la Empresa ningún compromiso de abrir pasos a nivel en la calle Catamarca, Tucumán, Rioja, Sn. Juan, 3 de Febrero, E. Zeballos, Montevideo, Cochabamba, Pasco, Ituzaingó, Cerrito, Río Bamba, etc. oponiéndose por tiempo indeterminado a que esas arterias tan importantes de la ciudad y que llegan hasta el final del Oeste, en su límite con el Municipio, puedan ser aprovechadas por su tráfico inmenso, sujeto solo a los pocos pasos a nivel colocados en la actualidad.

Lo mismo ocurre con las calles atravesadas por la línea del antiguo Oeste Santafecino.

En el futuro

Se dejan como están todas las construcciones que el Ferro Carril tiene en la antigua Estación, y no se proyectan pasos a nivel o alto nivel, sobre todas las calles del trazado de la Ciudad situadas al sur de la Avenida Pellegrini y que la Municipalidad tendrá necesidad de abrir en un futuro no muy lejano para sus comunicaciones con el Puerto.

En la propia Avenida Pellegrini, retardada su urbanización desde Chacabuco por culpa de las vías a nivel existentes del F. C. C. A. que no permiten utilizarla hasta el río, por el contrato ad-referendum mencionado, se dice también que si alguna vez la Empresa construyera un viaducto por el Puerto, esas vías serían quitadas, pero eso será para alguna vez, sin que el problema actual se resuelva en forma conveniente.

Sin ilusiones

No podemos ilusionarnos con las promesas que nos haga el Ferrocarril Central Argentino, pues si examinamos los diversos fenómenos de prepotencia de dicha Empresa tendremos:

Que en todos los pasos a nivel, las barreras del F. C. C. A. se bajan con excesiva anticipación y se levantan con una parsimonia mortificante. Esta "guerra" va toda entera a recaer sobre la población rosarina que pierde así, cada día, un tiempo precioso.

Cruce Alberdi

Donde más se manifiesta esta oposición, es en el paso a nivel de la calle Salta y Avenida Alberdi, donde durante todo el día, y a pesar de pasar fácilmente a diario arriba de 5.000 vehículos, hace 40 años que la Empresa del Central Argentino, tiene las agujas de sus cambios, casi sobre esa esquina, a fin de que los trenes al hacer sus movimientos lo hagan ocupando las calzadas en forma de imposibilitar el tráfico expresamente para convencer a la población, que alguna ez habrá que aceptar el que se les conceda hacer la construcción del bajo nivel o túnel, para el tráfico y peatones, mientras la Empresa lo haga a cielo abierto.

Barrio Vila

Que desde el establecimiento de la línea de tranvías No. 20 no ha sido posible conseguir que se habiliten una entrada y una paralela para cruzar las vías frente al edificio de pasajeros de la estación Barrio Vila, a fin de que el intercambio entre tren y tranvía y vice-versa, se haga sin grandes rodeos molestos para los pasajeros que siempre llevan bultos y equipajes que incomodan para recorrer apreciables distancias.

El F. C. C. A. y los pavimentos

Que muchas calles del municipio de Rosario se han pavimentado desde años atrás hasta la fecha, pero el F. C. C. Argentino ha podido detener hasta ahora que ese progreso se extienda sobre los frentes de sus propiedades, principalmente a la calle Junín desde la Avenida Alberdi hasta la Avenida Caseros y por añadidura, sobre tan dilatada extensión no existe la menor vereda y se desarrolla un murallón sin revocar y sumamente antiestético.

El F. C. C. A. y los contratos

Que hace contratos como el celebrado el año 1908 con la Municipalidad del Rosario y que después no cumple, dando lugar a que se discutan de nuevo bases inferiores a las que llegaron a convenirse.

En el mes de Marzo de 1908, el doctor José A. Frías, representante legal de las empresas de los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires a Rosario, se presentaba a la Municipalidad de Rosario proponiendo una serie de obras y decía: "Desde un tiempo a esta parte las autoridades municipales han instado a las empresas que represento la conveniencia que importaría para la vialidad de esta ciudad, la construcción de un paso o camino subterráneo en la intersección de las calles Salta y Avenida Castellanos (hoy Alberdi), y el levantamiento de la vía férrea que arranca de la estación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario en la parte poblada de los suburbios. El propósito de facilitar en esa forma el tráfico siempre creciente de la ciudad de Rosario, en cuyo adelanto las empresas que represento no son por cierto las menos interesadas, ya que se hallan vinculadas al progreso de la misma, ha motivado por parte de la Dirección y Administración de dichas empresas el más prolijo estudio de todo problema, y me es ahora altamente honroso presentar a V. S. los planos de las obras que ha proyectado, y las cuales, una vez obtenida la sanción correspondiente, serán ejecutadas sin demora en condiciones tales que importarán una solución conveniente de ese grave problema.

"La construcción del paso subterráneo en la intersección de la calle Salta y Avenida Castellanos, hoy Alberdi ,facilitará el libre acceso al barrio norte, y dará a las empresas la oportunidad de mejorar el tránsito público, pues el paso a nivel que existe actualmente impide el desarrollo del tráfico local y del tráfico interprovincial que no debe ser obstaculizado por los intereses particulares.

"Se ha proyectado esa obra, en la forma que ilustra el plano respectivo, con el propósito, de no modificar el nivel actual de la calle Salta y los edificios existentes, optándose por prolongar dicha calle lo suficiente dentro de propiedad exclusiva de las empresas para eliminar toda razón de reclamo por cambio de nivel. Por motivos análogos, la salida en la parte norte se ha proyectado en la misma forma, no obstante su mayor costo de construcción.

"El ancho de 15 metros propuesto para este paso, es bastante, ya que todo el tráfico será necesariamente directo y continuo, y no habrá causa para interrupciones ni aglomeraciones de ninguna clase.

Desaparecerá así un paso peligroso y de constante preocupación para las autoridades municipales, mayormente ahora con motivo del cruce de los tranvías eléctricos, que hace necesario el establecimiento de instalaciones costosos para la seguridad de ese medio de locomoción.

"La obra proyectada, que es el levantamiento de la vía del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, desde la calle Brown hasta las inmediaciones del antiguo Boulevard Rosarino, hoy 27 de Febrero, resuelto el libre tránsito de todas las calles en dirección al oeste, y hace desaparecer todo peligro para el tráfico que existe no obstante la prolija vigilancia de la empresa, pues ese metro de la vía férrea es camino preferido de los transeuntes. Además, las empresas están dispuestas o ceder al municipio, una vez levantada la vía, los terrenos que con ellas ocupan, los cuales podrán destinarse a los fines que la Municipalidad determine.

"El levantamiento de esta vía en el perímetro marcado por el plano que acompaño, reportará un gran beneficio para la sección oeste, ya que la unirá con el centro de la ciudad; pero las empresas, mis representadas, que gozan, en virtud de leyes nacionales del derecho de propiedad y de tránsito por los terrenos que transferirán al municipio, solo pueden consentir ese levantamiento mediante la concesión de otra entrada como la proyectada, que no perjudicará en manera alguna los intereses del público.

"Como V. S. lo notará, se proyecta esa entrada por medio de un empalme con la línea del ex-ferrocarril Oeste Santafecino y la construcción de un viaducto por la Avenida Belgrano.

Las empresas que represento han preferido proyectar la construcción de este viaducto, antes que llevar a cabo la concesión existente de la cual son propietarios por cesión del ex-ferrocarril Oeste Santafecino, y según la cual se autoriza a correr un ramal a nivel hasta la Aduana, por la antigua calle del Bajo, pero ante los peligros que tales líneas traerían para el tránsito público se ha optado por la forma propuesta, no obstante el mayor gasto que ella reportará.

Como acabo de expresarlo, el propósito de las empresas es el de eliminar, en cuanto sea posible, los peligros que para la seguridad y el tráfico ofrecen los pasos a nivel dentro del perímetro poblado de la ciudad, y este objeto no se cumpliría sin el cierre de la calle Balcarce en la parte que atraviesa terreno de propiedad exclusiva de ferrocarriles, que también se propone verificar. Este cierre no producirá incomodidad alguna al público, pues dicha calle solo conduce a una barranca a pique, existiendo allí un sinnúmero de vías y cambios sumamente peligrosos y que no son de provecho para el público, máxime cuando se trata de establecer un paso superior para peatones.

"Así explicados someramente los propósitos de las empresas, me permito acompañar un proyecto de contrato, a fin de que, mereciendo el apoyo de V. S., quiera elevarlo a la consideración del H. C. D."

"Dios guarde a V. S.—Firmado: José A. Frías, presidente Comisión Local.

El F. C. C. A. antes reconoció la autonomía municipal

Al hacer esta presentación el doctor Frías a la Municipalidad, como es natural, **reconocía la autonomía municipal y por consiguiente, la necesidad del permiso municipal para construir obras dentro del municipio del Rosario. Dejo constancia de ello.**

Después del correspondiente estudio y de haber escuchado la opinión de vecinos de la ciudad, unos a favor y otros en contra, de la construcción del viaducto sobre la Avenida Belgrano, el H. C. D, en sesión celebrada el día 29 de Mayo de 1908, sancionó la ordenanza que fué elevada a escritura pública, siendo por lo tanto un contrato celebrado entre la Municipalidad y el Ferrocarril Central Argentino, cuyas convenciones están en vigencia en la fecha.

La ordenanza de 1908

Dice así:

Art. 1o. — Autorízase a las empresas de los Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario, y Central Argentino, para construir un viaducto que correrá por el centro de la Avenida Belgrano y unirá las vías de la estación del Ferrocarril Central Argentino con las de la estación del antiguo Ferrocarril Oeste Santafecino, de acuerdo con el plano que se aprueba por la presente, con las siguientes modificaciones.

a) La parte del viaducto marcada entre los puntos A. y B. del plano, se hará de hierro para dejar completamente libres las calzadas y veredas de la Avenida.

b) Se construirán puentes de hierro en la prolongación de la calle Laprida y en las proximidades de la intersección de las calles San Luis y Ayacucho.

c) Las empresas quedan obligadas a construir puentes de hierro en las calles Salta y Sarmiento cuando la Municipalidad resuelva prolongarlas hasta el río, con niveles que permitan pasar debajo de los rieles del ferrocarril.

Art. 2o. — El viaducto mencionado en el artículo anterior será construido de mampostería, con material de primera clase y en hierro, en la forma que se demuestra en los planos. Debajo de los arcos y al costado del viaducto se construirán veredas pavimentadas en la forma establecida en el reglamento de edificación, para calles con afirmados. Antes de empezar la ejecución de las obras y de la que se determina en el artículo 6o. se someterán a la aprobación de la Municipalidad los planos de detale, pliego de condiciones y una memoria descriptiva.

Art. 3o. — Las empresas tendrán a su cargo la instalación y mantenimiento del alumbrado del viaducto empleando al efecto cincuenta focos de arco voltaico, de diez ampares, distribuidos en la forma que indique la Municipalidad. En iguales condiciones hará el alumbrado del pasaje a bajo nivel a que se refiere el artículo 6o. con ocho focos de la clase especificada.

Art. 4o. Las empresas levantarán los rieles ubicados entre las calles Vera Mujica y Boulevard Timbúes, desde la calle Brown hasta el Boulevard 27 de Febrero, una vez que efectúen su entrada al Rosario por medio de un empalme con la línea del antiguo Ferrocarril Oeste Santafecino y el viaducto a que se refiere el artículo 1o. y transferirán a la Municipalidad todos los derechos ocupados con ese trozo de vía, que forman un area total de ciento treinta y tres mil metros cuadrados, más o menos. Esas empresas levantarán igualmente las vías que tienen tendidas desde la antigua estación del Oeste Santafecino cruzando la Avenida Belgrano hacia el oeste de la ciudad.

Art. 5o. — Igualmente las empresas cederán sin cargo alguno a la Municipalidad los terrenos de su propiedad que ocupan las prolongaciones de la Avenida Belgrano hacia el oeste de la calle San Martín y las de las calles San Luis, San Juan, Ayacucho, Colón y Necochea, hasta la Avenida Belgrano.

Art. 6o. — Cuando la Municipalidad lo resuelva las empresas construirán por su exclusiva cuen-

ta dentro del plazo de tres años, a contarse dedse la sanción de la ordenanza respectiva, un pasaje a bajo nivel, de veinte metros de ancho, en la misma forma e igual construcción, pavimento, etc., que el pasaje "Celedonio Escalada", en la Avenida Alberdi, entre la calle Salta y Sud del Tiro Federal, de acuerdo con el plano y condiciones que se aprobarán oportunamente.

Art. 7o. — Las empresas construirán, a su exclusivo cargo, entre las calles Chacabuco y Esmeralda, con una luz libre e igual ancho de la Avenida, tan pronto la Municipalidad resuelva prolongarla hasta el río, con niveles que permitan pasar debajo de los rieles.

Art. 8o. — Quedan obligadas las empresas a construir puentes de hierro, como el que se proyecta en la Avenida Pellegrini, sobre todas las calles del trazado de la ciudad situadas al Sur de dicha Avenida, y que la Municipalidad resuelva abrir en el futuro, para la comunicación con el puerto. La apertura de estas calles la hará la Municipalidad con niveles que permitan pasar debajo de los rieles del ferrocarril. Mientras no se abran las bajadas referidas, la Municipalidad se compromete a no aumentar los cuatro pasos a nivel existentes entre la Avenida Pellegrini y el Boulevard 27 de Febrero, pudiendo, sin embargo, cambiar su ubicación.

Art. 9o. — Las empresas construirán, dentro del término de cinco años, a contarse desde la sanción de la presente, una nueva estación de pasajeros, de primera clase, en el perímetro comprendido entre la estación Sunchales y la antigua estación del Oeste Santafecino, inclusive, cuyos planos deberán ser aprobados previamente por el D. E.

Art. 10o. — Quedan igualmente obligadas las empresas a pagar los afirmados que se construyan frente a sus propiedades de las calles Chacabuco, y Avenidas Pellegrini y Caseros en la proporción que establezcan las ordenanzas municipales, y hasta integrar la suma de CIEN MIL PESOS MONEDA NACIONAL, debiendo previamente someterse a la aprobación del gobierno nacional.

Art. 11o. — La Municipalidad se reserva el derecho de usar bajo su responsabilidad y de acuerdo con las empresas, el terreno situado bajo el viaducto o para cruzar este a alto nivel en forma que no obstaculice el movimiento de los trenes.

Art. 12o. — La Municipalidad tendrá igualmente el uso gratuito del subsuelo de los terrenos de las empresas en el Rosario para establecer las redes de desague de la ciudad, debiendo ejecutarse estas obras en forma de no perjudicar el servicio ferroviario ni las instalaciones o vías de las empresas.

Art. 13o. — Las empresas desistirán de sus reclamaciones por devolución de pagos de afirmados o cambios de niveles de calles, y no obbstante sentencias judiciales al respecto, se dan por chanceladas todas las cuentas y caducadas las acciones sobre dichos asuntos.

Art. 14o. — Queda a exclusivo cargo de las empresas gestionar la aprobación de las obras, del D. E. de la Nación, y en caso de que estas obras iroguen perjuicios a terceros, serán a exclusivo cargo de ellas las consecuencias.

Art. 15o. — Comuníquese, etc.

Un decreto

Como hubieran transcurrido ocho años sin que la empresa del Ferrocarril Central Argentino hubiese dado cumplimiento al contrato celebrado con la Municipalidad, de acuerdo a la ordenanza transcripta, la Municipalidad sancionó el siguiente decreto:

La Municipalidad de Rosario de Santa Fe ha sancionado el siguiente decreto (No. 86):

Art. 1o. — El D. E. procederá a deducir las acciones judiciales correspondientes para el cumplimiento del contrato celebrado entre la Municipalidad y las empresas de Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, con fecha del 4 de julio de 1908, para la construcción de un viaducto a alto nivel en la Avenida Belgrano.

Art. 2o. — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones, julio 18 de 1916. — Bartolomé Sívori; Luis San Miguel, secretario.

Rosario, junio 20 de 1916. Cúmplase, comuníquese y dése al R. M. —Rodriguez; Benjamin Rodríguez de la Torre, secretario.

Olvido de compromisos

A pesar de estar en vigor el contrato celebrado por el Ferrocarril Central Argentino con la Municipalidad el 4 de julio de 1908 que la obligaba a la construcción de una nueva estación en esta ciudad y obras complementarias, esta empresa, olvidando el compromiso formulado en escritura pública, y sin pedir antes la rescinción de ese contrato, sin noticias de la Municipalidad confeccionó planos cerrando numerosas calles de la ciudad, y los presentó a la Dirección de Ferrocarriles para su aprobación.

Obtenido del P. E. N. el decreto aprobatorio, y también sin noticias de la Municipalidad, se presentó al señor intendente municipal y le dijo que, estando autorizado por el P. E. de la Nación para construir la nueva estación en la forma detallada en los planos, necesitaba clausurar tales y cuales calles, dando por sentado que la Municipalidad no tiene personería para oponerse.

Nota insolente

Y llegó a tal punto el desconocimiento de la autonomía municipal por parte del Ferrocarril Central Argentino, que no hay más que leer la nota que el representante de la empresa pasaba a la Intendencia Municipal, como disponiendo de algo que le era muy propio.

Dice así:

Señor intendente municipal. S|D. Enrique Thedy, por el Ferocarril Central Argentino, como lo comprueba el testimonio de poder adjunto, constituyendo domicilo en la casa calle San Lorenzo 1041, digo:

Una de las primeras obras a llevarse a cabo, tan pronto como las propiedades necesarias para la construcción de las obras de la nueva estación y reorganización de los servicios de la empresa en Rosario estén en poder de ésta, será la desviación temporaria de la Avenida Alberdi, a fin de proceder a bajar el nivel de la calle.

El plano preliminar C. 5083 que acompaño, demuestra el proyecto de que se trata. En consecuencia, pido al señor intendente que, dando la respectiva intervención a las compañías de tranvías, electricidad, teléfonos y obras de salubridad, autorice la expresada desviación temporaria. Será justicia.

Otro si digo: Que siendo general el mandato que presento, solicito su devolución dejando copia en auto. Serán también justicia.— Enrique Thedy.

Conocida por V. E. ese avance, y el desconocimiento que hacía la empresa a la autonomía municipal cuando tan abiertamente llegaba hasta querer ordenar, V. E. se vió en la necesidad de sancionar la siguiente minuta:

Minuta de comunicación

El H. Concejo Deliberante vería con agrado que ese D. E. se sirva informar cuales son las obras que se propone realizar el F. C. C. A. en la Avenida Alberdi con motivo de la construcción de la nueva estación, y que medidas ha tomado esa Intendencia en defensa de la autonomía municipal.

Ante Salas, septiembre 1o. de 1925. — Juan Diez de Andino.— L. G. Gómez, secretario.

Llegado a conocimiento del representante del Ferrocarril Central Argentino que el H. C. D. se dirigió a la Intendencia pidiéndole antecedentes sobre las medidas que había tomado esa Intendencia en defensa de la autonomía municipal, trató de llegar en forma amistosa, ante los miembros de C. D. y exponer que la empresa que representa nunca había pretendido vulnerar derechos de la Municipalidad, sino que su nota obedecía a cumplimentar una necesidad, para poder iniciar obras que tenía aprobadas por el Poper Ejecutivo de la Nación.

Como se le refutara que esas obras eran imprecindibles que fueran aprobadas por la Municipalidad y no por el P. E. Nacional, en lo que se refiere al ejercicio inalienable que le es propio, la empresa parece que optó por suspender todo trabajo que se había imaginado iniciar en la Avenida Alberdi.

Interrogante

Cabe ahora preguntar como ha de resolverse este interrogante:

¿Cómo puede calificarse la actitud de la empresa del F. C. C. A. cuando teniendo un contrato a cumplir, suscripto con la Municipalidad de Rosario, se ha dirigido directamente a la Direción General de Ferrocarriles de la Nación, obteniendo la aprobación de planos sin noticias de la Municipalidad y para obras distintas a las convenidas a realizarse en esta ciudad?

¿Cómo puede la empresa del F. C. C. A. dejar sin efecto sus obligaciones contractuales con la Municipalidad mediante una simple renuncia unilateral, puesto q' hasta ahora la Municipalidad no ha rescindido el convenio a que dió lugar la ordenanza No. 9 del 30 de Mayo de 1908?

Transcripción interesante

9. — Qué reformas hay que introducir a los proyectos del F. C. para satisfacer las mínimas exigencias de tráfico y edificios presentes y futuros?

Empezaré por transcribir una parte del mensaje que el señor Intendente Municipal de la Capital Federal, envió a su S. E. el Señor Ministro del Interior cuando elevó a la consideración del P. E. de la Nación, sus observaciones y proyectos referente a la urbanización de la ciudad de Buenos Aires, ya que en ese mensaje hace reflexiones que debemos tener en cuenta. Dice así:

"En efecto, es menester tener en cuenta lo que consignan y repiten uniformemente los tratadistas, más modernos encargados de ahondar el estudio y reforma de las ciudades del siglo XX; y es que, el urbanismo y las condiciones de nuestra vida ciudadana, ha sufrido un vuelco trascendental. Desde 1850, las grandes agrupaciones o centros de aglomeración urbana han modificado el sentido de sus programas anteriores, en virtud del desarrollo industrial, del progreso de los medios de locomoción, del mejoramiento de las condiciones de la vida social y demás factores que caracterizan a nuestra época. Las mismas ciudades monumentales como Viena, París o Londres, han visto derrumbarse sus murallas, merced a la importancia y extensión de los nuevos barrios que se anexaban a sus propias actividades; grandes y nuevas perforaciones han roto los viejos macizos, inadecuados para la fiebre modernista de las nuevas exigencias de un porvenir no menos apremiante; de tal modo, que, el problema de transformación de las capitales de nuestro siglo, implica también un cambio completo en los planos de sus trazados.

Sin extendernos ahora en consideraciones que figuran en los diversos capítulos de la memoria, que sirve de fundamento al proyecto de Ley que propicia este D. E. Buenos Aires creado al calor de la vida colonial e impulsado luego por la prosperidad de la flamante República, necesita, ahora, fijar un programa moderno y razonado que le permita aprovechar sus adelantos y riquezas, regulándolos dentro de un sistema orgánico de reformas.

El programa colectivista de la era actual, viene, en cierto modo, a beneficiar el programa común, y el afán de progreso individualista vése substituido por las exigencias de los más, que imponen a los gobiernos comunales una norma de acción pública que los habilite para imponer esa necesidad, esa voluntad reclamada por las urgentes exigencias de la colectividad en provecho del bienestar y mejoramiento social, y, por ende del individuo y de su vida actual, concentrada en los grandes núcleos urbanos..

Y Buenos Aires, a pesar de ser la Capital de un país eminentemente rural, constituye su atractivo más importante, absorbiendo el mayor interés de su población, llegando a producir idéntico fenómeno al que se egistra en Europa, a partir del siglo XIX, por no citar las más semejantes y concluyentes ejemplos de Estados Unidos. La emigración que se detiene en ella, sus condiciones de confort han determinado un desarrollo precipitado e imprevisto.

La influencia del gran desenvolvimiento industrial que se apuntaba, el aumento constante de su población, la extensión inmensa de su perímetro, la actividad del tráfico y rapidez de las comunicaciones, y, por encima de todo ello, los progresos profilácticos de la higiene moderna, anuncian la complejidad del problema, pues exigiría importantes mejoras de urbanización aun dentro del más restringido de los criterios. Y este problema positivista, si se quiere, y que parece caracterizar a nuestro siglo eminentemente industrial, es el que en un momento de optimismo ha contribuido a afear a las ciudades modernas, haciendo olvidar el concepto de belleza tan respetado en los pasados siglos, como fuente indispensable de ideal en la acción humana.

Parece existir, por otra parte, en nuestro país, la idea de que toda cosa de verdadero valor práctico o positivo ha de estar desprovisto de todo sentido de belleza; sería pues, menester destruir tan pernicioso error para divulgar el concepto contrario: "Toda obra esencialmente bella, vale decir, estética, debe corresponder a un programa fundamentalmente práctico y de utilidad inmediata; entonces, la obra de arte merece realmente este nombre, pues toda forma de belleza dimanará de un propósito que corresponda a una necesidad ya sea de utilidad pública o individual"; debiendo añadirse, que la dicha obra de arte es tanto más grande, cuando ella obedece a una exigencia de interés social colectivo. Tal sentimiento nos ayudaría, a perfeccionar nuestra ciudad, haciendo de ella la verdadera imagen del ideal nacional dentro de un justo y noble anhelo de engrandecimiento y prosperidad social.

Hablando de la estética de las ciudades decía Aristóteles: La ciudad es un sitio donde los hombres llevan una vida común en busca de una noble finalidad.

Una legislación apropiada es el único factor que puede contribuir para encaminar el espíritu individualista hacia ciertas disciplinas encargadas de comunicar a los grandes centros urbanos un cierto grado de armonía y de unidad, es decir, de poner un poco de orden en el caso actual"...

He creído conveniente hacer la transcripción que antecede por emanar de una autoridad tan autorizada y estar sus consideraciones tan estrechamente ligadas a nuestras necesidades, ya que en las inspecciones que hemos realizado sobre los terrenos donde quieren hacerse las obras, así como del estudio de los planos presentados, se ha puesto en evidencia que el punto de vista edilicio no ha figurado en los estudios de la Empresa.

El Paso de las Cadenas

No es extraño, que la Empresa del Ferrocarril Central Argentino, no haya tenido para nada en cuenta el punto de vista edilicio, si siguiendo su tradición, hace ya 38 años; cuando hubo de discutirse la construcción de un "Puente sobre el paso de las Cadenas", hoy Pasaje a bajo nivel Celedonio Escalada, el doctor Luis F. Aráoz se vió en la necesidad de presentar a la Dirección de Ferrocarriles Nacionales como abogado asesor de la misma el informe cuya parte pertinente transcribo:

Decía así el doctor Aráoz:

"Antecedentes. — El puente sobre el paso de las Cadenas:

"Cuando estuve al frente de la dirección de Ferrocarriles desde 1888, fué traído este asunto, por reiteradas ocasiones, para su estudio y resolución.

"Las Empresas de los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, en distintas conferencias tenidas con sus representantes, manifestaron la disposición en que estaban de construir a su costa un puente metálico sobre el paso de Las Cadenas.

"Por el plano y el memorándum, debían tener las dimensiones que se expresan en el adjunto expediente, esto es: 200 metros de largo más o menos 5.50 de altura (luz) y 10 de ancho, fuera de veredas, dejando a ambos longitudinales paseos para el tránsito de peatones, de dos metros y 15 centímetros de ancho, para cada una, y el centro de 10 metros para rodados.

Pero se tocaba con la dificultad de que, para que la rampa de ascensión al puente (lado de la ciudad) tuviese la inclinación conveniente, era forzoso avanzar hasta un terreno de propiedad particular, cuya expropiación era necesario verificar, y debía hacerse por cuenta de la Municipalidad del Rosario, si mal no recuerdo.

"Ahora se dice que no le harán las empresas a su costa.

"Se convino finalmente, para dar a este asunto, tener una conferencia en el Rosario con el Intendente Municipal, el representante de las empresas y el infrascripto.

"A tal objeto, por tercera vez, me trasladé a aquella ciudad (año 1890) llevando los planos y documentos de referencia. Reunidos allí en las oficinas de la Municipalidad, con el Intendente, doctor Gabriel Carrasco, quien ya había conferenciado con el doctor Pedro N. Arias, por parte de las empresas, se examinaron las bases y condiciones que éstas proponían, para llevar a efecto la construcción del puente.

En ellas, se establecía que la Municipalidad renunciaría para siempre a la apertura de otras calles de las que ellas tenían clausuradas, y que esa renuncia debía ser ratificada por una sanción de la legislatura de Santa Fe.

"Las Empresas cedieron, según recuerdo, algunas zonas de sus terrenos para calles en cambio de la clausura de otras; pero éstas eran en un número mucho mayor. Como el Intendente, teniendo a la vista el plano de la ciudad, me hiciera notar que pasaban de cuarenta (40), las calles cuya apertura había que renunciar por el convenio, y aun fuera de tan grave circunstancia, considerando yo el hecho principalmente en su aspecto legal, le expresó mi opinión adversa a tal proposición, por las razones que luego expresaré.

"Puse lo ocurrido en conocimiento de la Dirección de Ferrocarriles, y del señor Ministro del Interior, en una conferencia verbal, y aquella dispuso se diera un plazo a las empresas para la construcción del puente, advirtiéndoles que la Nación lo haría por su cuenta en caso remiso, pues en aquella época la Dirección no tenía otro medio para hacer efectivas sus órdenes hasta que se sancionó la nueva Ley de Ferrocarriles, que le ha dado la autoridad y los medios coercitivos que puede emplear en el cumplimiento de sus resoluciones.

Excusado es decir que el plazo se venció; la obra no se ejecutó y faltaron los fondos necesarios para hacer efectiva la orden.

El perímetro clausurado

"Con el mismo Intendente, señor Carrasco, hicimos dos inspecciones del paso de las Cadenas. De los datos que él tenía y de los que pudimos obtener de la observación en aquellos momentos, no es exagerado decir, que no menos de mil y tantos vehículos se veían obligados diariamente a atravesar aquel paso peligroso, en un trayecto de más de doscientos metros, ocupado todo él por vías férreas, sin haber dejado un espacio suficiente para poder resguardarse del peligro.

Allí, hay un movimiento permanente de trenes, que entran y salen; allí se hacen los cambios para armar y desarmar los trenes cargados y descargados; atraviesan, en silencio, wagones que han sido impulsados desde lejos, sorprendiendo al transeunte más precavido y avezado. Allí, en fin, está la arteria principal que no podría reemplazarse por otra, y que comunica a la Ciudad de Rosario hacia el Norte, antiguo camino a San Lorenzo, y hoy también a los nuevos pueblos de Sorrento y Alberdi, a las fábricas, a los talleres del Ferrocarril Central Argentino, a la Refinería y a la inmensa población que ha tomado asiento en esa zona, ocupando toda la ribera del Paraná sin haber dejado calles.

Las propiedades han sido cercadas o ubicadas sin orden alguna y según el título de cada propietario. Y si bien pudiera decirse que existen otras salidas, como la calle Salta, etc., nunca éstas podrán reemplazar a la del paso de las Cadenas, por su menor distancia, y dirección, que la hace indispensable. Lo prueba el tráfico que tiene a pesar de los peligros que ofrece.

"Ocupada la ribera del río desde la boca del túnel del Ferrocarril C. Argentino (desde donde arranca la calle San Martín más o menos) hasta el Arroyito en una extensión de cinco kilómetros aproximadamente, cerradas todas las calles que llevan dirección perpendicular a dicha ribera; en toda la extensión referida, sin otra avenida directa que el camino a San Lorenzo, el cual tiene una dirección próximamente paralela al río y como de 6 a 10 cuadras de distancia, se comprenderá de cuantas calles intermedias; de cuántas arterias indispensables para su tráfico y desahogo, se ve privada la segunda ciudad de la República (1).

"Es verdad que los Ferrocarriles y demás empresas industriales han sido los factores principales de tan rápido progreso en esa zona, antes desierta y hoy incorporada a la planta urbana de la Ciudad.

Es indudable también, que ese desórden en la edificación ha podido suceder en el Rosario, como en muchas otras ciudades del interior, debido a que sus autoridades han contemplado silenciosamente el avance de su propia grandeza sin ejercitar sus derechos ante concesiones otorgadas por la Nación.

"Pero hayan sido o no descuidados sus deberes, ello no obsta para que ante el mal producido y apercibidas recién de ello, se pretenda evitar el ejercicio de un derecho ineludible y permanente.

"Las Empresas están obligadas a construir el puente.

"Pero esa tolerancia no puede servir, ni menos ser un argumento legal para que las empresas pretendan exigir de las autoridades comunales, la renuncia de sus derechos por toda la vida, en cambio de una obra que por costosa que sea están, aun por su propio interés, obligadas a llevarla a cabo. No tenemos noticia de que tal cosa se halla pretendido en ninguna otra parte, en casos semejantes.

Por el contrario, aquí en la Capital, ha bastado una orden de la Municipalidad y sin que halla intervenido la Dirección de Ferrocarriles, para que el Ferrocarril del Sud haya construido a su costa, como lo ha hecho, y sin exigir compensaciones, dos grandes puentes sobre las calles Caseros uno, y otro para peatones.

Es de llamar la atención que ambas pasan por sobre el murallón que cierra el perímetro de la estación, uniendo las calles paralelas a ésta y uno de ellos muy cerca de donde terminan los andenes del edificio para pasajeros.

"Ninguna importancia tenían, pocos años hace esas calles y se transitaba a nivel por las existentes. No ha alegado ni objetado esa empresa derechos adquiridos, que por otra parte, no puede nunca tener, tratándose del orden y seguridad pública.

"Lo propio sucede con el Ferrocarril del Oeste en la calle Bermejo y sus adyacentes. A pesar de que cuando se construyó la línea llegaba la edificación de la ciudad a dicha calle, que era arroyo o desagüe, la empresa ha hecho dos o tres puentes espaciosos y costosos, para dejar libre la comunicación de los barrios vecinos. Esta empresa tampoco ha obstaculizado el levantamiento de la vía de la calle Centro América (ramal de Recoleta al Once) que la Municipalidad, con la dirección de Ferrocarriles, le han exigido llevar más afuera, en nombre de los intereses y de la seguridad pública bien constatados.

Y actualmente se trata de trasladar la estación central y levantar las vías de los Paseos Colón y 9 de Julio.

"Compárese estos hechos a lo que pasa en Rosario, con la única arteria que se le ha dejado, el camino de San Lorenzo, exigiéndole la renuncia a la apertura de otras calles, que le han sido clausuradas, en cambio de la obra del puente en cuestión.

Allí como aquí, la Municipalidad está en su derecho, es de su competencia, exigir la construcción inmediata del puente de las Cadenas, sin compensaciones, que importarán la abdicación de derechos inalienables.

Si las vías en el paso de las Cadenas hacen peligroso el tránsito como ha sido comprobado; sino hay otro medio que la construcción de un puente para rehabilitar la calle y evitar esos peligros, como las mismas empresas lo reconocen al proyectar la obra, y como ha resultado de las inspecciones hechas la solución no puede ser otra que la construcción del puente, desde que es la única manera, repetimos, de poder devolver a la ciudad y al vecindario, sin dilación ni condiciones, la vida de que han sido privados.

"Este es el hecho y el derecho de que está amparada la Municipalidad.

Por lo tanto no pueden existir conflictos con las empresas sobre puntos de su resorte, como felizmente no se han producido en el presente caso.

Pero si las empresas quisieran ampararse a las leyes de su concesión, de origen nacional, podría decirse que en ninguna de esas leyes se han excluído las jurisdicciones locales, como no podría ser de otra manera. El Congreso se ha limitado siempre a usar de la facultad constitucional concurrente con la de los poderes provinciales, en materia de conseciones ferroviarias, sin otras cláusulas de excepción que la exoneración de los impuestos nacionales, y a veces, de los provinciales, con el asentimiento tácito de ellos.

La participación del poder nacional, por medio de su oficina respectiva, se desprende del origen de la concesión y de las leyes sobre explotación mercantil, sobre tráfico, sobre seguridad y servicio en general de los ferrocarriles, para coadyuvar los derechos y los mandatos de los poderes locales, cuando ellos, como en el presente caso, están dentro de los términos de dichas leyes, de lo racional y de lo justo. Su acción coercitiva no obsta, no excluye a la de los poderes comunales en lo que es de su mandato y competencia. De otra manera, no serían esos poderes una autoridad ante el derecho público sino tuviesen los medios de hacerse obedecer, para evitar que un particular o una empresa, pudieran levantar muros, hacer cercados, clausurar calles o desagües, sin anuencia.

Con esos principios concuerdan las disposiciones de la ley general de ferrocarriles en su artículo 5o., inciso 8, 9 y 10. Y en armonía con ellos ha procedido la Municipalidad de la Capital, como en el caso del cambio sobre la calle Brasil, —ferrocarril a la Ensenada — mandado levantar por disposición de aquella y sus respectivas órdenes a las empresas para construir desagües, ensanchar alcantarillas y otras obras de importancia.

Es notorio que el doctor Vélez Sársfield, siendo ministro del Interior y comisionado para inaugurar el servicio del Ferrocarril Central Argentino en Córdoba, recibió en la estación de dicha ciudad una queja verbal de la Empresa, con motivo de una orden que ésta había recibido de la Municipalidad para que construyera un desagüe hacia el río, por debajo del terraplén levantado para el edificio de la estación, pues las aguas quedaban estancadas en las calles adyacentes a él. La empresa extrañaba y parecía desconocer la ingerencia municipal en una obra concedida por la Nación.

El doctor Vélez Sársfield, resolvió el conflicto contestando: si la Municipalidad ha dispuesto se construya la obra y ella es necesaria, deben proceder ustedes a efectuarla inmediatamente. Su contrato con la Nación no los exime de estas obligaciones".

Inútil es agregar que el desagüe se hizo.

Después de estas consideraciones es el caso de entrar en el examen del expediente. El está iniciado por las más respetables firmas del comercio del municipio, lo que demuestra que la Municipalidad ha agotado sus esfuerzos, después de seis años de gestiones, sin resultado.

En la solicitud está explicado con datos estadísticos el perjuicio que sufre la zona más industrial y mercantil de la ciudad, a causa del paso de las Cadenas. La oficina de estadística e inspección de la Dirección, a fojas y el inspector Allan que ha tomado los datos sobre el terreno, aconsejan la construcción del puente.

Evacuada la vista dada a la empresa del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, ésta acompaña copia del contrato ad-referendum que tiene celebrado, en unión con la del Ferrocarril Central Argentino y la Municipalidad para la ejecución de la obra.

Aquella (la primera) considera en su vista como exagerados los datos de la solicitud y los del inspector Allan; pero ello en nada atañe al fondo del asunto.

Por las consideraciones aducidas

---

(1) Es lo mismo que si en la ciudad de Buenos Aires se hubiese dejado sin otra salida que la de la calle Santa Fe, al perímetro comprendido entre esta calle y el Río de La Plata, al Norte; la de Maipú (San Martín para el Rosario) hasta el confín Noreste de Palermo.

El puente de las Cadenas coincidirá, más o menos a la altura de Callao y Santa Fe, con la desventaja todavía para Rosario de què todo el lado o costa del Río Paraná, está lleno de embarcaderos, fábricas, molinos y muchos otros grandes establecimientos industriales, lo cual no sucede para Buenos Aires en la costa del Río de La Plata, comparada con aquélla.

"Las empresas pretenden exigir de las autoridades c o m u n a l e s, la renuncia de sus derechos por toda la vida, en cambio de una obra "que por costosa que sea están, aún "por su propio interés, obligadas a "llevarla a cabo. No tenemos noticia "de que tal cosa se halla pretendido "en ninguna otra parte, en casos se- "mejantes.

"Por el contrario, aquí en la ca- "pital, ha bastado una orden de la "Municipalidad y sin que halla in- "tervenido la Dirección de ferroca- "rriles, para que el Ferrocarril del "Sud haya construído a su costa, co- "mo lo ha hecho, y sin exigir com- "pensaciones, dos grandes puentes "sobre las calles Caseros uno, y otro "para peatones.

"Es de llamar la atención que am- "bos pasan por sobre el murallón "que cierra el perimetro de la esta- "ción, uniendo las calles paralelas a "esta, y uno de ellos muy cerca de "donde terminan los andenes del "edificio para pasajeros.

es mi opinión que el Directorio debe prescindir del contrato ad-referendum, otorgado por la Municipalidad del Rosario con las empresas, en lo que respecta a la clausura de calles y demás concesiones y gravámenes, etc. etc. y contraerse en su resolución a lo que dispone la ley de Ferrocarriles y a la parte técnica de la obra. En consecuencia propongo el siguiente proyecto de resolución:

1o. — Se haga saber a las Empresas que deberán construir el puente proyectado con la extensión y dimensiones que se establecen en el convenio, y por ésta obligarles a ello de acuerdo al artículo 5o. de la ley general de Ferrocarriles en sus incisos pertinentes.

2o. — Se le señale el plazo en que debe estar terminada la obra, así que la oficina de Inspección haya examinado el plano y condiciones de ella, haciéndole saber, que, en caso de no dar principio a ella en tiempo, la Dirección de Ferrocarriles procederá a la inmediata ejecución de los trabajos, a costa de las empresas y sin perjuicio de las responsabilidades penales. Todo de acuerdo con el art. 6o. de la Ley de Ferrocarriles y 52 de la misma.

3o. — A este objeto, sino se principia la obra en dicho término, el presidente de la Dirección solicitará del Gobierno Nacional, los fondos necesaros para ejecutarla, y deducir su importe de las cuentas líquidas que aquellas tengan contra el Tesoro de la Nación, en la forma que establece el artículo 31 de la Ley citada.

4o. — Se dirija una nota a la Municipalidad del Rosario, haciéndole presente recabe con la mayor brevedad de la Legislatura de Santa Fe, la autorización necesaria para expropiar los terrenos que sean indispensables a la construcción del puente, a costa de las empresas.

Buenos Aires, febrero de 1896.— (Firmado) — Luis F. Aráoz."

Resolución del Directorio

Visto el presente expediente No. 2748 f. 94, promovido por los comerciantes e industriales del Rosario de Santa Fe, con motivo de que las Empresas de los FF. CC. Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, ocupan una gran zona de terreno al Norte de esa Ciudad, con 18 vías paralelas, provistas de un solo paso a nivel, interceptado el tráfico público y causando a éste los daños y perjuicios consiguientes, en cumplimiento de lo acordado por el Directorio en su sesión del 12 del corriente, se resuelve:

1o. — Que a los fines previstos en el artículo 5o. inciso 9o. de la Ley de Ferrocarriles, las Empresas de los Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino están obligadas a construir un puente en el puesto denominado Paso de las Cadenas, el cual deberá tener las dimensiones establecidas en el convenio celebrado entre ella y la Municipalidad del Rosario.

2o. — Que se le conceda a dichas compañías 30 días de plazo, desde la notificación, para que presente a la aprobación del Directorio, los planos del puente a que se refiere el artículo anterior; 60 días de plazo, a contar desde la aprobación de los planos, para que den principio a la obra; y seis meses de plazo, desde que comenzara ésta, para la terminación del puente, bajo las responsabilidades siguientes: que incurrirán en una multa de $ 100 m|n. por cada día de retardo en la presentación de los planos; en una multa de $ 200 m|n. por cada día de retardo en dar principio a la obra; y en una multa de pesos 500 m|n. por cada día de demora en la terminación del a obra.

3o. Que de acuerdo con lo dispuesto por el art. 6o. de la Ley ferrocarrilera en caso de que las empresas no realicen las obras dentro de los plazos establecidos en el artículo anterior, La Dirección queda facultada para llevarla a efecto, por cuenta de aquéllas, a cuyo fin, solicitará del P. E. los fondos que fueren necesarios.

4o. Que se comunique esta resolución a la Municipalidad del Rosario, manifestándole la conveniencia de que a la brevedad posible, solicite de la Honorable Legislatura de la Provincia la Ley de expropiación, por cuenta de las empresas, de los terrenos que fueran necesarios para la construcción del puente.

Hágase saber, anótese en la oficina de E. a Inspección de fecha archívese.—Firmado: C. Maschwitz".

De más estará decir, que sabiendo las empresas de los Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario, y Central Argentino, que los hombres en el desempeño de los cargos públicos, no están sinó transitoriamente, y que por esta causa, resulta muy difícil, a las autoridades, exigir el cumplimiento de órdenes o contratos realizados, el puente sobre el paso de las Cadenas, no se hizo,. Cinco años más tarde de la fecha del decreto conminatorio de la Dirección General de Ferrocarriles, se convino con la Municipalidad dl Rosario, la construcción del pasaje a bajo nivel "Celedonio Escalada', con las deficiencias y peligros que ahora representa para el tráfico de la zona Norte.

Mala voluntad del C. A.

Haciendo un poco de historia, necesaria para demostrar la mala voluntad que siempre tuvo el Central Argentino, al Rosario, diré que el pasaje a bajo nivel "Celedonio Escalada", que fué construído después, que tanto el pueblo como la Municipalidad, estaban cansados de agotar sus gestiones, en el sentido de conseguir un paso sobre "Las Cadenas", y para obtenerlo, hubieron de conformarse aceptando un pasaje a bajo nivel en vez de un puente que ya había sido hasta contratado 12 años antes.

Recuerdo oportuno

Cuando la actual empresa de los tranvías eléctricos empezó sus obras para implantar ese servicio en esta ciudad, el F. C. C. A., fué la nica empresa ferrocarrilera, que dificultó al Rosario de gozar inmediatamente de esa comodidad por cuanto opuso una cantidad de dificultades para que sus vías fueran cruzadas. Y la misma construcción de una estación de pasajeros de primera clase, que el Rosario tiene derecho a tener por su importancia comercial y social, a pesar de haber sido convenido hacerla por contrato en el año 1908, o sean ya 18 años, es la hora que aún no la tenemos.

Llamo la atención de estos puntos, **para que la Municipalidad, y el pueblo todo del Rosario, conozca y recuerde los hechos producidos y no se ilusionen con promesas que claramente no se lleguen a estipularse, fijándoles a la Empresa, un plazo y penas fijas, a fin de que lo que prometan, se convierta en realidad.**

Es muy importante conocer, aunque no sea más que para hacer justicia, a los que lucharon por la defensa de nuestra autonomía municipal, la transcripción de las resoluciones a que dió motivo la oposición por parte del Central Argentino al cruce de sus vías, por los tranvías Eléctricos, las que dicen así:

Incorrecciones del Dr. Frías

"Julio 24 de 1909.— Vistos los dos escritos que desde Buenos Aires envía el doctor José A. Frías invocando el carácter de representante del F. C. C. A. y,

Considerando:

a) Que en el primero de esos escritos, el doctor Frías comunica a esta Intendencia que en la noche del 19 del corriente, agentes de policía han impedido a un ingeniero al servicio del F. C. C. A., cortar, sin permiso de la Municipalidad, las vías del tranvía eléctrico de esta ciudad a la altura del cruce de la calle Mendoza (Barrio Vila).

b) Que lejos de reparar los efectos de semejante violación a las disposiciones vigentes, y solicitar el permiso necesario, el doctor Frías se limita a agregar que el F. C. C. Argentino, repetirá su fracasada tentativa en el día y hora que expresa, sin invocar para ello otro derecho que el emergente de un decreto de la Dirección General de Vías de Comunicación, publicado en el Boletín Oficial de la Nación con fecha 2 de Diciembre último.

c) Que en su segundo escrito y sin solicitar tampoco el indispensable permiso presenta el doctor Frías los planos que tuvo a la vista la Dirección General de Vías de Comunicación, planos en los que el Ferrocarril Central Argentino ha emitido circunstancias tan importantes como la existencia de todas las calles de la ciudad que corta la vía, la existencia de la línea de tranvías eléctricos que hoy se pretende cruzar y la enunciación de algún otro dato que permitiese a la Dirección General, darse cuenta de que parte del trayecto proyectado atraviesa la ciudad del Rosario.

d) Que prescindiendo por ahora de la calificación de "hecho de fuerza" con que incorrectamente el doctor Frías se refiriere a la intervención policial que evitó se consumaran los trabajos intentados clandestinamente y a deshora de la noche por la citada empresa ferroviaria, procede dejar establecido desde luego que ningún decreto de la Dirección General de Vías de Comunicación puede menoscabar o desconocer las autonomías que a la Municipalidad de Rosario corresponden de pleno derecho.

e) Que la Constitución Nacional, impone al Gobierno Central en su artículo 5o. la obligación de garantir el ejercicio del régimen municipal que instituyan las provincias, y a éstas el deber de organizarlo con entera independencia de aquél.

f) Que aplicando las disposiciones de este artículo, la provincia de Santa Fe ha concedido absoluta autonomía a sus municipalidades para el ejercicio de las funciones que le son propias (Const. Prov. Art. 131, Inc. 1o.) y más tarde en la Ley Orgánica atribuye el Concejo Deliberante la facultad de dictar **ordenanzas sobre dirección, cruzamiento o pendiente de ferrocarriles en el trayecto que recorran dentro del municipio,** (art. 32, inc. 26).

g) Que por su parte, el Congreso de la Nación ha declarado en la Ley 1260 que corresponde a la Municipalidad de la Capital Federal, legislar "sobre dirección, pendiente o cruzamiento de los ferrocarriles y tranvías y adoptar las medidas necesarias para evitar los peligros que ellos ofrecieren" (art. 47, inc. 40), con lo cual se evidencia que los poderes nacionales concuerdan con los provinciales en cuanto al alcance que debe darse a la autonomía municipal.

h) Que los tribunales de la Capital Federal han interpretado asimismo el caso, declarando que la Municipalidad de Buenos Aires pudo multar al ferrocarril del Norte por no haber puesto en las boca-calles de la ciudad, guardianes que avisaran a los transeuntes el peligro de la aproximación de los trenes (fallos de la Cámara Civil, T. 34 página 413, confirmando con costas la sentencia del juez doctor Pizarro. Abril 21 de 1891).

i) Que tal es la propia interpretación de esta Intendencia consignada reiteradamente en diversas resoluciones y entre ellas la de septiembre 26 de 1907, sobre pretendido derecho del F. C. C. y Rosario a cortar sin permiso las vías del tranvía eléctrico (Exp. D. 2226.)

j) Que la Ley Nacional de Ferrocarriles lejos de establecer teorías contrarias a la autonomía de los municipios, obliga a las empresas ferroviarias a respetar el tráfico de las calles o caminos que atravesaron (Art. 5 Inc. 8 y 9).

SE RESUELVE

1o. Ordenar a la Inspección General investigue si los hechos a que el doctor Frías alude dan o no lugar a la imposición de multa, debiendo aplicarla en su caso.

2o. Devolver al doctor Frías su primer escrito, a fin de que presentándose en forma, pida lo que corresponda.

3o. Comuníquese, publíquese y dése al R. M.—I. Quiroga; Juan Alvarez, secretario".

Ante la amenaza

"Rosario, septiembre 15 de 1909. —Vista la precedente nota en que el doctor José A. Frías, invocando la presentación delF. C. C. A. expresa que en cumplimiento de lo resuelto que el Ministro de Obras Públicas de la Nación, procederá a cortar las líneas del tranvía eléctrico en el cruce de la calle Mendoba, el día 16 del corriente y,

Considerando:

1o. Que el Ministerio de Obras Públicas no ha comunicado a esta Intendencia resolución alguna en el sentido que se expresa, ni la había sido sometido por el que suscribe la cuestión de si deben o no cumplirse dentro de los límites jurisdiccionales del Rosario las resoluciones que la Intendencia ha adoptado en cumplimiento de terminantes disposiciones de la Ley Orgánica, número 1053.

2o. Que esta Intendencia no se ha opuesto a la construcción de una vía de carácter interprovincial, ni ha opuesto obstáculo a obras de tal género ya que por su propia naturaleza deben ellas merecer y han merecido siempre el apoyo de los poderes municipales. Tan sólo ha exigido que al llevarse a efecto la construcción se respete la autonomía de la municipalidad, requiriendo el permiso de práctica para cruzar con rieles una calle pública.

3o. Que en la notificación recibida por el doctor José A. Frías del Ministerio de Obras Públicas (adjunta a su nota) se establece claramente que la construcción de la nueva vía debe llevarse a cabo prévio acuerdo con la Municipalidad del Rosario acerca de la forma de no perjudicar al tráfico.

4o. Que aún suponiendo que la Ley Orgánica de las Municipalidades de la Provincia, al reglar la construcción de vías y el tráfico de ferrocarriles en las calles de las ciudades, concediese al H. Concejo facultades que contradigan a disposiciones de carácter nacional a facultades concedidas a otras autoridades por las leyes nacionales, el conflicto resultante no podrá resolvese ni por un decreto de esta Intendencia que mantenga la ley provincial, ni por una resolución del Ministerio de Obras Públisas que la desconozca. Tales conflictos entre leyes provinciales y leyes nacionales deben ser sometidos al poder judicial y no al fallo del Poder Ejecutivo. En consecuencia, si el Ferrocarril Central Argentino considera inconstitucional el artículo 32, inciso 26 de la Ley Orgánica citada, puede ejercitar ante los tribunales cuantos derechos crea competirle.

Por estas consideraciones,—y las concordantes del precedente dictamen del señor asesor doctor Soria,

SE RESUELVE

Mantener la resolución dictada con fecha 24 de Julio último, en los expedientes 7792 y 7878, letra P.

Hágase saber al doctor Frías a fin de que pida lo que corresponda; publíquese y dése al R. M. — I. Quiroga; Juan Alvarez, secretario".

Transcripto todo lo que antecede, manifestare cual es en mi opinión lo que debe hacerse en lo proyectado por el F. C., para satisfacer las mínimas exigencias del tráfico y edilicias presentes y futuras.

Creo, que lo primero, debe ser el retiro de la estación de clasificación,—hacia afuera del Municipio.

La entrada a bajo nivel, utilizando principalmente los terrenos ocupados en Vera Mujica y entrega de los terrenos ribereños.

Y por último, proceder como se ha hecho en todas las principales ciudades del mundo, llegar con sus estaciones al centro de la ciudad, pero a bajo nivel.

En París, Milán, Turín, Barcelona, Berlín, Madrid, Nueva York, etc las estaciones se hallan establecidas en plena City, y sin embargo llegan a ellas en forma que nadie sepa que es una barrera de ferrocarril.

Sus entradas son todas a bajo o alto nivel.

En Inglaterra, país donde puede decirse que nació la locomotora, Londres, su capital, con más de seis millones de habitantes, a ningún inglés se le ha ocurrido planear líneas férreas a nivel de la ciudad y mucho menos hacer una estación de clasificación en pleno centro.

La Municipalidad del Rosario debe encarar el asunto con la atención que merece hoy su extensión y necesidades. Debe nombrar una comisión que asesorados por técnicos urbanistas, planeen un plan ferrocarrilero y permitan llegar hasta las autoridades nacionales pidiendo y obteniendo que todos los asuntos que se resuelvan relacionados a ferrocarriles en esta ciudad, sea bajo un plan orgánico y necesario que defienda la estética y la comodidad del Rosario.

Contestamos a las preguntas números 10 y 11 que dicen:

No. 10—El contrato sometido al H. C. satisface dichas exigencias y

No. 11—Se trata de verdaderas compensaciones?

Analizando el contrato entre la Municipalidad y las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, celebrado como cumplimiento de la Ordenanza No. 9 de Mayo 30 de 1908, y el ad-referendum sometido a la consideración de V. H., resulta, que para los intereses de la población, es sin duda alguna de mucha mayor conveniencia aquél que este último, a pesar de que aquél, fué tan combatido en su tiempo, que llegó hasta originar las renuncias de los concejales de entonces, señores **C. M. Coussirat, Juan Marull, José Castagnino, Miguel Rueda y G. Echeveste.**

El convenio de 1908

Por aquel contrato se establece que:

1o.—La Empresa del F. C. C. Argentino está obligada a construir una estación de pasajeros, de primera clase, en el perímetro comprendido entre la estación Sunchales y la antigua del Oeste Santafecino, inclusive, cuyos planos primeramente debe aprobar la Municipalidad por intermedio de su D. E.

2o.—La Empresa está obligada a construir un viaducto en el centro de la Avenida Belgrano, que uniendo las vías del antiguo Oeste Santafecino con las del Central Argentino, permitiendo la entrada de los trenes por el Sud del Municipio, para seguir en la misma dirección hacia Córdoba y Tucumán, y poder levantar las vías entre las calles Vera Mujica y la Avenida Francia, facilitando cómodamente el tráfico en la parte Oeste de la ciudad.

3o. El levantamiento inmediato de construído el viaducto, de las vías antedichas, desde Brown y Bulevar 27 de Febrero entregando a la Municipalidad la posesión inmediata de 136.000 metros cuadrados de terreno propiedad de la Empresa.

4o. La obligación inmediata de levantar las vías tendidas en la Avenida Belgrano desde la estación Oeste Santafecino hacia el Oeste de la ciudad.

5o. La entrega inmediata sin cargo alguno para la Municipalidad, de los terrenos propiedad de la Empresa que ocupan las prolongaciones de la Avenida Belgrano hacia el Oeste de la calle San Martín, y las de las calles San Luis, San Juan, Ayacucho, Colón y Necochea, hasta la Avenida Belgrano.

6o.—La obligación de la empresa de construir cuando la Municipalidad lo pida, de un pasaje a bajo nivel de 20 metros de ancho, en la misma forma e igual construcción, pavimento, etc., que el pasaje "Celedonio Escalada", en la Avenida Alberdi entre la calle Salta y Sud del Tiro Federal, sin modificar el nivel actual de la calle Salta y los edificios existentes, prolongándose dicha calle lo suficiente en terrenos de la empresa para eliminar toda razón de reclamo por cambio de nivel.

7o.—La obligación de construir a su exclusivo cargo, un puente de hierro en la Avenida Pellegrini entre las calles Chacabuco y Esmeralda, tan pronto la Municipalidad resolviera prolongarla hasta el río, con niveles que permitan pasar debajo de los rieles.

8o.—La obligación de construir por la empresa a su costa, puentes de hierro como el de la Avenida Pellegrini, sobre todas las calles del trazado de la ciudad situadas al sur de dicha avenida y que la Municipalidad resolviera abrir en lo futuro para la comunicación con el puerto, con niveles que permitan pasar debajo de los rieles del ferrocarril.

9o.—La obligación de la empresa de pagar los afirmados que se construyan frente a sus propiedades en las calles Chacabuco y Avenida Pellegrini y Caseros, y hasta integrar la suma de cien mil pesos moneda nacional.

10o.—La facultad para que la Municipalidad pueda usar gratuitamente del subsuelo de todos los terrenos de la empresa en el Rosario para establecer desagües.

11o.—La obligación de la empresa de instalar y mantener el alumbrado del pasaje de la Avenida Alberdi el día que la Municipalidad exigiera su construcción.

12o.—La ventaja de abrirse una cantidad enorme de calles, sin cerrarse ninguna.

En cambio, ahora se pide:

La clausura de la calle Balcarce entre Avenida Wheelwright y el río Paraná, que representa una superficie total de 1.293 metros cuadrados.

La clausura de una fracción correspondiente a la Avenida Wheelwrith entre el Boulevard Orobo y la calle Rivadavia, con un total de 3.458 metros cuadrados.

La clausura dle Boulevard Oroño entre la calle Rivadavia y el río Paraná, con un total de 5.161 metros cuadrados.

La clausura de la calle Las Heras entre Alvear y Boulevard Orouo, con un total de 1.428,90 metros cuadrados.

La clausura de la calle Alvear Las Heras y Rivadavia, con una superficie de 1.876,38 metros cuadrados.

La clausura de la calle Santiago entre las de de Rivadavia y terreno de la empresa, con un total de 1.425,06 metros cuadrados.

La clausura de la calle Pueyrredón entre las de Rivalavia y Av. Sarmiento, con un total de 546 metros cuadrados.

La desaparición de la Plaza Balcarce con un área de 179.54 metros cuadrados.

La clausura de la calle Jujuy entre terrenos de la Empresa y la Avenida Alberdi, con una superficie de 3.272.25 metros cuadrados.

La clausura de la calle Iriondo entre Jujuy y terrenos de la Empresa.

La clausura de la calle San Nicolás entre Av. Aristóbulo del Valle y Salta, con un total de 1.638 metros cuadrados.

La clausura de la calle Cafferata entre Av. Aristóbulo del Valle y calle Jujuy, con 1.638 metros cuadrados.

La clausura de la calle Iriondo entre Av. Aristóbulo del Valle calle Juju, con un total de 2.070 metros cuadrados.

La clausura del Pasaje sin nombre entre las calles San Nicolás y Cafferata, con 807.51 metros cuadrados.

La entrega de una propiedad situada en la calle Rivadavia entre Pueyrredón y Santiago, con un total de 641.73 metros cuadrados.

La clausura de la Av. A. del Valle entre Avenida Alberdi y las vías de la Empresa, con una superficie de 8.011.50 metros cuadrados.

La clausura de la Avenida Sarmiento entre calle Rivadavia y prolongación de la calle Pueyrredón, con un total de 3.908.74 metros cuadrados.

La clausura de la Avenida Francia entre la calle Junín y la Av. Caseros, con un total de 8.191 metros cuadrados.

La clausura del Pasaje Facundo de Zuviría entre la Av. Caseros y la Av. Alberdi, así como también, las calles Güemes, Iriondo, Cafferata, San Nicolás, Constitución, comprendidas dentro del perímetro que forman las calles A. del Valle, Pasaje Escalada, Talleres del F. C. C. A. y Avenida Alberdi.

En pago de la clausura de todas las calles que se han mencionado, la Empresa ofrece:

Para calle pública, 250 metros sobre las boca-calles Pichincha, Ovidio Lagos y Callao, en su intersección con la Avenida Sarmiento.

Para la formación de una plaza pública sobre la barranca del Paraná en forma irregular situadas entre las calles Jujuy, Entre Ríos, la entrada de la Estación Central en la prolongación de la calle Corrientes y la barranca del Río, con una superficie de 7.800 metros cuadrados.

Se hace constar que la Empresa se reserva el usufructo del subsuelo, conservando sus líneas subterráneas que podrán ampliar.

Asimismo, se mantendrán sobre la superficie de terreno que ofrece, las vías de acceso a nivel al embarcadero situado en el ángulo de las calles Entre Ríos y Jujuy.

Para calles públicas, las fracciones de terrenos siguientes:

5.351.88 metros cuadrados, para la apertura de la Av. Pellegrini en dirección al Oeste.

2.268 metros cuadrados para la apertura de la calle Vera Mujica en dirección al Norte y Sur, al costado de la vía.

2.817 metros cuadrados para la apertura de la calle Crespo entre las de Pasco y Av. Pellegrini.

3.924 metros cuadrados para la apertura de la calle Cochabamba, entre Vera Mujica e Iriondo.

1.152.45 metros cuadrados para la apertura de la calle Vera Mujica al lado Oeste de la vía, entre Av. Godoy e Ituzaingó.

39.51 metros cuadrados para el ensanche de la calle Vera Mujica entre Ituzaingó y Pasco.

374.29 metros cuadrados para el ensanche de la calle Vera Mujica entre Viamonte y La Paz.

643.94 metros cuadrados para el ensanche de la calle Vera Mujica entre La Paz y Río Bamba.

816.84 metros cuadrados para la apetura de la calle Vera Mujica entre Cerrito y Avenida Godoy.

1.29b.87 metros cuadrados para la apertura de la calle Vera Mujica entre Ituzaingó y Pasco.

1.345.31 metros cuadrados para la apertura de la calle Vera Mujica entre Pasco y Cochabamba.

324 metros cuadrados para la apertura de la calle Vera Mujica, desde Pellegrini en dirección al Norte.

609.86 metros cudrados para el ensanche de la calle Vera Mujica desde Avenida Pellegrini al Norte.

280.18 metros cuadrados para el ensanche de la calle Iriondo entre Av. Pellegrini y Cochabamba.

21.510 metros cuadrados, para la formación de una plaza con 406 metros de frente a la Avenida Belgrano y 110 metros de frente a la Av. Pellegrini. Aquí también la Empresa se reserva el derecho de uso del subsuelo para la construcción del túnel ferroviario, desagües, o cualquier otro objeto inherente al servicio de la Empresa.

A fin de dar acceso al terreno que ofrece, la Empresa cede a la Municipalidad una faja de 10 metros de ancho, lindando con la Av. Pellegrini y la calle Chacabuco, con la condición de que cuando ésta construya un puente a través de la Avenida Pellegrini con el fin de prolongar sus líneas hasta el patio de la estación Oeste santafecino, pueda cruzar dicha faja a nivel y bajo nivel. En el caso de cruzar la faja a nivel, la Empresa se compromete a construir un puente para peatones.

A la Municipalidad no le convendría nunca aceptar esa faja de 10 metros de ancho propuesta por la Empresa, por cuanto sería relevar a la misma del pago del afirmado el día que se hiciera en la Avenida Pellegrini, ya que el propietario frentista vendría a resultar la Municipalidad.

Si la Empresa alguna vez, levantara las vías existentes en la calle Vera Mujica, los terrenos ocupados por dicha vía serían transferidos a la Municipalidad en toda la extensión comprendida entre la calle nombrada (no lo dice el contrato por error de copia) y el B. Provincias, **SIN ESPECIFICAR SI SERA A TITULO GRATUITO O COBRANDOLOS.**

Se establece también, que la Municipalidad queda facultada a ceder las fracciones situadas entre las calles General Urquiza y Santa Fe, a la Facultad de Medicina de esta ciudad y también al Hospital Centenario.

No se reserva por el contrato ad-referendum, la Municipalidad, la facultad de exigir la apertura de ninguna calle, así como tampoco ningún paso a nivel, conviniendo, al contrario, que "la apertura de pasos a nivel será regida por la ley nacional 2873, de acuerdo con lo que disponga la Dirección General de Ferrocarriles".

"Los puentes que se construyan sobre la Av. Pellegrini, se sujetarán a los planos aprobados por el P. E. de la Nación, presentados a la Municipalidad".

Cualquier persona algo versada en precio, que tiene la tierra, en esta ciudad, se dará cuenta a primera vista que los terrenos que ofrece la Empresa en cambio de los que le tendría que dar la Municipalidad, son de un valor relativo bastante menor, pues mientras aquella ofrece, en calles apartadas como ser Vera Mujica y Pellegrini, Pasco y V. Mujica, Pasco e Iriondo, etc, ésta en cambio daría en Balcarce y Rivadavia, Santiago, Oroño, Pueyrredón, etc. siendo el valor de la tierra muy distinto, tanto que podría calcularse en la proporción de uno a 10 o 15.

Se aducirá que la Empresa entrega también, la fracción comprendida por las calles Entre Ríos, Corrientes, Jujuy y Río Paraná, pero a pesar de todo, la diferencia es siempre bien favorable en más, para la misma.

En cuanto al terreno sobre las barrancas del Oeste, ya he dicho que no conviene por el muro de contensión que habría que hacerse, más caro, que el terreno y el pago del adoquinado de la Av. Pellegrini, que después lo recargaría en el costo cualquiera que se le asigne.

Me llama la atención, H. C. que entre todos los antecedentes enviados por el D. E. no haya encontrado la memoria descriptiva y la solicitud correspondiente que debió presentar el F. C. C. A., al solicitar el permiso necesario al pretender construir el bajo nivel de la Avenida Alberdi, así como la bajada de nivel de la calle Salta y de la calle San Nicolás.

Existe en verdad, el plano No. C. 5083, relacionado con la desviación de la Av. Alberdi, y el plano C. 5162 que es relacionado con la bajada parcial de la Av. Alberdi y construcción de un desagüe en la misma, entre ésta y el pasaje Escalada, y por cuyos planos hemos podido apreciar el desmonte pretendido en la calle Salta, en la calle San Nicolás y en la Avenida Alberdi, pero como digo, no hay ningún expediente en poder de la comisión que haya iniciado el Central Argentino, en tal sentido, y se acompañen las memorias descriptivas correspondientes.

Siendo la Municipalidad la que debe otorgar el permiso también, para construir el desagüe marcado en el plano No. C. 5162, no le ha sido presentada tampoco la solicitud recabando el permiso necesario.

No podría afirmar que la Empresa haya dejado de llenar esos requisitos llenando exigencias legales, pero como digo, me llama la atención, no haberlos visto, a pesar de que el D. E. dice haber remitido al H. Concejo todos los documentos y antecedentes relacionados a las obras del Central Argentino.

¿Qué resolución en definitiva debe recaer sobre el contrato ad-refeendum remitido por el D. E.?

Por todos los fundamentos que he dado en el presente informe y los que ampliaré verbalmente, en el seno del Honorable Concejo, entiendo que la resolución que corresponde y por la cual manifiesto mi voto, es la siguiente:

Decreto

Art. 1o. — Desapruébase el contrato ad-referendum celebrado entre el señor Intendente Municipal y la Empresa del Ferro Carril Central Argentino, de fecha 29 de diciembre de 1925.

Art. 2o. — El señor Intendente Municipal gestionará del P. E. de la Nación, la modificación del proyecto del F. C. C. A., en forma que consulte las exigencias de tráfico y edilicias de la Ciudad del Rosario, puestas de manifiesto en los informes expedidos por los señores miembros de la comisión especial, a cuyo efecto se acompañará copia de todo lo actuado por la misma.

Sala de Comisiones, mayo 26

Honorable Comisión.

Dejo así fundado mi voto a cuyo convencimiento he llegado después del modesto estudio que he realizado, de las obras que pretenden hacer el F. C. C. A., completamente seguro de proceder con toda conciencia y libre de todo prejuicio que no pueden existir en hombres, que como nosotros están obligados a responder siempre al cumplimiento extricto de su deber cargando con las esponsabilidades consiguientes.

Yo cargo con la mía.

Estéban N. MORCILLO.

DEPORTES

FOOT-BALL

EL CONSEJO SUPERIOR EN SU PUESTO

Conociendo el temperamento de los sportmen que constituyen actualmente el Consejo Superior de la Liga Rosarina de Foot-ball, nos extrañaba que guardaran silencio —que en cierto modo hubiera significado complicidad—con los hechos que, fuera de todo respeto y responsabilidad, vienen produciéndose con alarmante frecuencia en nuestras canchas.

La entidad directiva del football en Rosario la forman este año hombres probos, que tienen el claro concepto del deber y sin intereses de clubs que defender. Por eso, convencidos de que la hora de la justicia había de llegar,—la hora de encarrilar el deporte—nos congratulamos deveras de que la resolución del Consejo Superior no se haya hecho esperar. Ha llegado como nosotros la esperábamos, enérgica y vibrante. Y, repartiendo responsabilidades futuras, en homenaje al deporte y a nuestra decantada cultura, no habrá en adelante a los efectos de la sanción, hijos ni entenados. Dirigentes de club, socios, jugadores y árbitros todos estarán ante el dilema: ser o no ser. Por eso dice la resolución refiriéndose a los dos primeros: "El Consejo Superior está percibiendo, con la depresión consiguiente, una falta de espíritu deportivo y una desviación tan lamentable en el desarrollo del actual campeonato, que le lleva a temer que, de no adoptarse medidas enérgicas e inmediatas tanto de su parte como del de las direcciones de los clubs afiliados, la práctica del foot-ball, lejos de contribuir al desarrollo físico, moral, y mental de sus cultores, va a degenerar en un modo de proporcionar escape a los sentimientos más bajos y a las intenciones más dañinas, hasta "culminar en una forma de delincuencia común".

. . . .

"Estamos convencidos de que, si las autoridades de los clubs respectivos eliminaran a alguno o algunos de sus socios, "El juego actual perdería la mitad de sus lacras". El árbitro, para ellos es aún, más delincuente que ellos mismos, y todo jugador que ostente colores de otro club, es un interesante sujeto para ser "marcado. De ahí a la delincuencia no hay distancia alguna".

. . . .

Para los jugadores, destacamos entre otros párrafos, el siguiente, igualmente sabroso: "En cuanto se refiere a los jugadores, es indispensable que las autoridades de esa entidad les obligue a actuar con el concepto digno y caballeresco propio de todo deportista, remarcándoles, clara y firmemente, que su club quiere un triunfo sin víctimas y que, antes de causarlas, prefiere la derrota, cien veces más honrosa. Que el jugador de otro club es un compañero de afición y no un enemigo".

. . . .

A los jueces les está marcado un camino muy recto. Véase lo que dice: "En lo que a los árbitros concierne, este Consejo estima conveniente hacer constatar que les atribuye la mayor responsabilidad en lo que ocurre y en sus resultados, pues, a pesar de disponer de un reglamento severo, y de saber que en favor de su aplicación estricta ha de volcarse sin contemplaciones y unanimemente este Consejo Superior, los señores árbitros no lo aplican con la rigidez necesaria.

. . . .

"Debemos advertirle que este Consejo Superior ha decidido vigilar cuidadosamente la actuación de los señores árbitros con la disposición intencional de adoptar medidas radicales con el árbitro que no tenga muy especialmente en cuenta el contenido de esta circular, o que no actúe con el celo que su delicado cargo impone".

Nos parece ocioso comentar esta tan oportuna como inteligente resolución. El tiempo nos dirá si ha caído en el vacío, o si sale de una vez el foot-ball del ambiente infecto en que se ha colocado para constituir un deporte sano y de conciencia, libre de los malsanos prejuicios de círculos.

Newell's O. Boys v. El Porvenir

Era este uno de los buenos partidos de la temporada que nos aprestábamos ansiosos a contemplarlo.

El equilibrio de fuerzas que traduce su situación envidiable observado desde la tabla de posiciones de las respectivas ruedas donde actúan, daba a la brega que debía realizarse ayer una particular importancia y que a no dudarlo hubiera sido un cotejo interesante.

El match ha quedado suspendido hasta otra oportunidad, debido a que el mal tiempo persistiera todo el día lunes y con perspectivas nada halagueños para después.

Para otra fecha será entonces.

Ensañamiento?

14 goals contra uno nos dijeron y nos quedamos estupefactos. Nos parecía elevada la cifra. Inquirimos. Confirmada la noticia, se nos escapó sin querer la palabra: ¡pobres!

Como ante lo inexorable, se nos ocurrió el pésame. No quisimos hacerlo porque conocemos a los muchachos; no se resignan y andan como las abejas a quienes les han robado la colmena: más bravos que nunca y dispuestos a clavar el aguijón.

¡También los otros no tienen alma! Todo por batir el record del año cometieron un crimen. Estos roji-negros debieran estar en Sierra Chica.

Mientras tanto tratemos de reconfortar a los caídos; ayudémosles a soliviantar los espíritus recordándoles la estrofa viril de Almafuerte:

"Si te postran diez veces, te levantas otras diez.
Otras cien, otras quinientas
No han de ser tus caídas tan violentas
Ni tampoco por ley han de ser tantas."

La parábola descendente?

Racing, el ídolo de Avellaneda, cayó el domingo vencido en la tierra de los azúcares.

Será a no dudarlo una lección más para los porteños que siguen creyendo en su omnipotencia. El score de 3 a 1 nos dice de la superioridad de los tucumanos.

Indiscutiblemente los chacareros progresamos sin vanos alardes.

¡Cuán efímera es la gloria!, ¿verdad, Racing?

Postergaciones

El mal tiempo que se ha hecho sentir en casi toda la República en forma intensa y despiadada, ha obligado la suspensión de las reuniones deportivas que debían realizarse en Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Esperanza, Paraná, etc., para próximas fechas, algunas de las cuales no se han designado aún.

Así tenemos:

Copa Chevalier Boutel:

Se jugará el domingo próximo en la cancha de Barracas.

Campeonato de velocidad del Rio de la Plata:

Se correrá también el domingo próximo en la Avenida Costanera.

Match Cámpolo - Bertazzolo:

Suspendido hasta el 2 del corriente mes.

Cross-coutry del C. A. Provincial:

Postergado probablemente hasta el domingo 30 de Mayo.

Newell's O. Boys v. El Porvenir:

Sin fecha.

Las seis horas ciclistas:

El Club Ciclista Rosario ha postergado esta importante carrera para el domingo próximo.

Para el torneo atlético de Santa Fe, la carrera pedestre de Esperanza y las seis horas ciclistas de Paraná no sabemos la fecha exacta, pero estando ya todo listo para su realización es fácil que se lleve a cabo el 30 del corriente.

ALTETISMO

Club Gimnasia y Esgrima

EL PROXIMO TORNEO INTER-ESCOLAR DE LA PROVINCIA

Como hemos adelantado en nuestras ediciones anteriores, la activa institución rosarina ha proyectado la realización de un importante Torneo de Atletismo, abierto a estudiantes matriculados en establecimientos con asiento en la Provincia de Santa Fe, certamen que se desarrollará anualmente en el Estadio que la entidad local posee en el Parque Independencia.

La Comisión Directiva ha resuelto hacer disputar el concurso de referencia durante el mes de septiembre p. v. en la primera quincena y muy en breve dará a conocer por medio de la prensa más autorizada y mediante circulares detalladas que hará circular entre todos los colegios y escuelas, las bases de tan importante justa que año trás año adquirirá proporciones incalculables con el consiguiente beneficio para la juventud estudiantil.

Por los pedidos de informaciones que vienen recibiéndose, puédese adelantar que los organizadores encontrarán el más franco éxito entre la masa escolar que ya conoce la seriedad de los patrocinantes, su com petencia en organizaciones de esta naturaleza y las comodidades que ofrece a los competidores con sus hermosas y completas instalaciones.

Sin duda alguna la iniciación de un Torneo de esta índole alcanzará proporciones admirables y marcará un nuevo rumbo para el afianzamiento y progreso del atletismo en esta región del país, merced a la acción inteligente del cuerpo directivo del Club Gimnasia y Esgrima de Rosario que siempre se ha esmerado en dfundir la práctica de estas manifestaciones atléticas bajo sus más diversos aspectos de torneos, matches, etc., internos, abiertos — para afiliados y libres — interprovinciales y ahora interescolares. El mejor aplauso para una obra de tanta practicabilidad y que persigue fines tan altamente patrióticos, es la cooperación que les corresponde prestar a los discípulos de los diversos establecimientos de educación, centros respectivos, etc., a tan plausible idea, enviando en el momento opotuno las mayores adhesiones.

Un consejo

El atletismo va tomando cada día mayor incremento. Nos lo dicen las manifestaciones de esta índole que en toda la República, en ciudades y aldeas se producen con una frecuencia realmente halagadora.

Pero la práctica del atletismo, como todos los deportes, tiene leyes que le sirven de base, con un carácter uniforme e internacional. Los técnicos europeos han estutdiado el asunto y lo han reglamentado, de manera de que el practicante o participante atlético, ahorrará esfuerzos inútiles en beneficio del organismo y de la técnica.

Constituimos nosotros una República joven todavía, y las innovaciones nos parecen difíciles. Así lo ha interpretado también la entidad directiva argentina quien toma los modificados al reglamento internacional conforme los introduce la oficina de Amsterdam.

Estas observaciones nos sugiere el campeonato pedestre que hace disputar anualmente el C. A. Esperancino.

Deben correrse tres distancias que tienen la regularidad de la suma: 2000, 4000 y 8000 metros. ¿Por qué — nos preguntamos nosotros — no se aplica el reglamento internacional de 3000, 5000 y 10 mil metros?

Tiene la palabra el C. A. Esperancino.

La reunión hípica de ayer

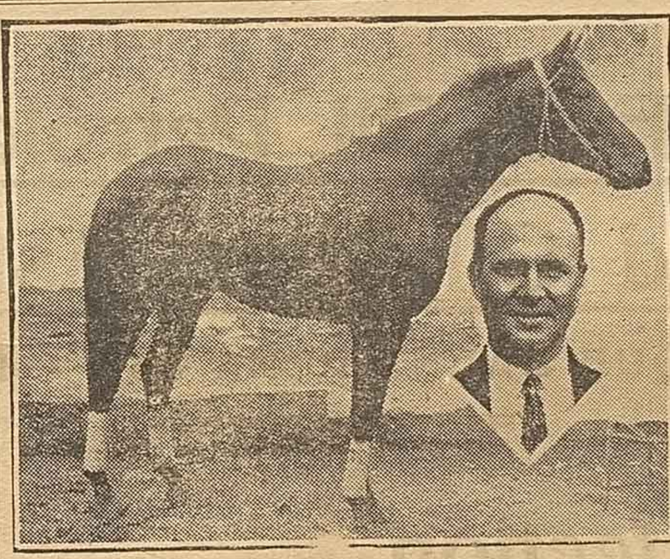
Souvenir II ganó el premio Patria. - Sport el Coronel Domínguez. - Comentarios generales

LA REUNION DE AYER

La lluvia caída durante todo el día de ayer y que continuó sin tregua durante toda la noche, restó todo el interés y brillo a la reunión de carreras que se efectuó, adhiriéndose a los festejos patrios.

La sociedad rosarina que siempre había asistido con verdadero interés a esta reunión, ayer brilló por su ausencia debido al día frío y a la amenaza del tiempo.

Se realizó pues la reunión, dentro de un marco pobre y lo que prometía días antes ser algo brillante no fué nada más que mediocre.



Souvenir II. — El ganador del "Patria" y su cuidador.

PRIMERA CARRERA

Tan solo cinco caballos, hicieron acto de presencia en la primera carrera.

Favorito en contra de lo que se preveía fué la pareja Carcamán-Cimera, lo que hace que debamos apuntarle un poroto a la cátedra ya que ambos se clasificaron primero y segundo.

La largada de esta carrera no se hizo esperar, dada la docilidad de los animales, viejos avezados a las cintas y el lote despachado en buen momento, fué encabezado por Secretaria, perseguida de cerca por Carcamán, Cimera, Raspberry y cerrando la marcha Quitapón, caballo que en sus dos presentaciones ha dado prueba de ser bajo de ligerezas.

A los doscientos metros de la largada el hijo de Mariucha fué a la pesca de la puntera, relegándola al segundo puesto, y desde ese lugar venirse en ganancia hacia la meta resistiendo bien la carga de su compañera Cimera, que lo escoltó a 1|2 pescuezo.

Tercero fué el hijo de Melik y cuarta Secretaria.

Premio Utrech — Premios pesos 2000 al 1o., 200 al 2o. y 100 al 3o. Distancia 1600 metros.

	G.	P.
1o. CARCAMAN, 3 años, 55 ks. por Cabaret y Mariucha del stud Pincheira (R. Martín)	639	278
2o. Cimera 53, A. Torres (con Carcamán)		
3o. Quitapón 53|51, A. F. Carugatti .	537	181
4o. Secretaria 53, A. A. Gómez	102	74
0 Raspberry 55|53, J. Riero	101	51
Totales:	1379	584

Sport del 1o. 3.85 y 2.20; 2.35 del 2o.

Ganada por 1|2 pescuezo. Tiempo 1'46" 4|5. Cuidador: E. Bayardi.

Retirados: Soñador, Alfeo, Cortina y Marita.

SEGUNDA CARRERA

Tan solo seis productos de dos años, bajaron a disputar esta carrera.

Favorita fué Férrea, la que respondió ampliamente al honor que se le dispensara.

Alzadas las cintas, la favorita y Salvatodo un debutante hijo de General Brusiloff y Piversión corrieron apareados durante un trecho de más de doscientso metros para sobresalir desde ese entonces la hija de Pisafuerte la que se vino en esa forma hasta la meta la que cruzó con 1 y 3|4 cuerpos de ventaja sobre el pupilo de Carmelo Sosa.

Tercero fué Mainstone y cuarto Supremo, el que al darse la voz de vamos partió con notable desventaja.

Premio Estero — Premios pesos 3000 al 1o., 300 al 2o. y 150 al 3o. Distancia 1200 metros.

	G.	P.
1a. FERREA 52 ks. por Pisafuerte y Farfalla, del stud María Luisa (G. de Palma)	1031	513
2o. Salvatodo 54, A. Torres	457	205
3o. Mainstone 54|52 A. F. Carugatti .	327	137
4o. Supremo 54, J. Vecino	757	444
0 Litoral 54, H. Mansilla	353	229
0 Ta Bouche 54 . .	135	79
Totales:	2970	1707

Sport: del 1o. 5.15 y 3.15; 5.50 del 2o. Tiempo 1'17" 4|5. Ganada por 1 y 3|4 cuerpo. Cuidador: Martín de los Santos (hijo).

Reirados: Liniers, Cherife, Linneo y Baronne.

TERCERA CARRERA

Ocho de los trece anotados bajaron a dirigir la contienda en el premio Antaño que se corrió en tercer término.

Favorito fué, por su carrera del domingo pasado, el hijo de Larrea y Herodias, quien corría con el mismo peso de esa ocasión ya que su ecurie creyó conveniente aprovechar del descargo del aprendiz Martín.

Cuando las cintas franquearon el paso, el favorito con su característica manera de correr se lanzó en el puesto de peligro perseguido de cerca por Sunshine, Cuartelero y Suelto.

La carrera no sufrió variante hasta la entrada al derecho, donde el defensor del stud Diana atacó las posiciones de los delanteros para sobresalir al enfrentar las tribunas populares y extender esta ventaja hasta tres cuerpos al cruzar el disco. Sunshine mantuvo el segundo lugar, mientras Halcón solo alcanzaba a entrar tercero.

Cuarto fué El Montero, a quien no le conviene para nada la pista pesada ya que no logró hacer pie en ningún momento.

Premio Antaño — Premios: $ 2000 al 1o., 200 al 2o. y 100 al 3o. Distancia 1600 metros.

	G.	P.
1o. CUARTELERO 3 años 53 s. por Poitagüé y Casquette del stud Diana (A. Vidal)	695	520
2o. Sunshine. . . . F. Rivera	417	307
3o. Halcón 56|53 R. Martín	2160	1070
4o. El Montero . . . J. Vecino	399	323
0 Céfiro 56|53, D. Magistral	480	407
0 Lohengrin 53, G. de Palma	117	108
0 Sangrador 53, J. Barbeito	104	128
0 Suelto 53|51, A. F. Carugatti	293	196
Totales:	4665	3059

Sport: del 1o. 12.05 y 3.05; del 2o. 3.85 y del 3o. 2.50. Ganada por 3 y 1|3 cuerpos. Tiempo: 1'43".

Retirados: Pimpón, Opíparo, Retumbante, Estrella II y El Tigre.

Cuidador: A. Poggi.

CUARTA CARRERA

Gitana, Jangada y Quiteña rehuyeron el encuentro en esta carrera donde Leñador resultó ungido favorito.

Puesto el lote en movimiento, tomó el mando del lote Puñal de Oro a quien seguía Leñador, Ricotona y Terremoto.

Al entrar al derecho, cargó Ricotona para quebrar la pujanza de Puñal de Oro que conservó el segundo puesto, tercero fué Terremoto y cuarto Guante Blanco que soltó mal. Distancia 1300 metros.

	G.	P.
1o. RICOTONA 51 kilos, por Audax y Ricurita (J. Garrido)	872	372
2o. Puñal de Oro 45 R. Mernies	926	384
3o. Terremoto 43, Tortola	937	428
4o. Guante Blanco 54 A. Torres	551	346
0 Leñador 54, R. Martin	1179	576
0 Flash 44, E. Irugaray	773	386
Totales:	5238	2492

Sport: del 1o. 10.80 y 5.95; del 2o. 5.85. Ganada por 1 pesc. Tiempo: 1'23" 3|5.

Cuidador: Dámaso Rodríguez.

Retirados: Gitana, Jangada y Quiteña.

QUINTA CARRERA

Infanzón, Mandinga, Granadero, Botella y Crusader, rehuyeron el encuentro en este clásico.

Delegado tomó la delantera a quien siguió de cerca Bellaco, tercero Sport y cuarto Pashá Bey.

A la altura de los 800 metros se aparearon todos sacando al entrar al derecho ventaja Sport, para venirse así en ganancia en lucha con el favorito al que batió en definitiva por 1 cuerpo.

Tercero fué Pashá Bey y último Bellaco.

Premio Coronel Rod. S. Domínguez. Distancia 1600 metros.

	G.	P.
1o. SPORT 53 ks. por Klingsor y Herb (R. Martin)	1416	405
2o. Delegado 54, A. Vidal	3592	929
3o. Pashá Bey 54, G. de Palma	1381	340
4o. Bellaco 41, Ronga	1798	601
Totales:	8187	2275

Sport: del 1o. 10.40 y 3.75; del 2o. 2.75. Ganada por 1 cuerpo.

Tiempo: 1'2". Cuidador: F. Bagú.

Retirados: Infanzón, Mandinga, Granadero, Botella y Crusader.

SEXTA CARRERA

Dazzler y Souvenir II fueron los únicos dos que tomaron parte en este clásico.

Dazzler tuvo en el apunte final 57 boletos más que el potrillo.

Al darse la voz de vamos, Souvenir se lanzó en la delantera poniendo ventaja de un cuerpo largo.

Al llegar al codo, Dazzler amagó llegándose a apartar, pero exigido el leader por su piloto, volvió a cortarse, rematando la carrera ocn 2 y 1|4 cuerpos de ventaja sobre su única contendora.

Premio Patria. Distancia 1300 metros.

	G.
1o. Souvenir II 54 ks. por Val d'Or y Flimsiz (A. Torres)	2576
2o. Dazzler 52, R. Martin	2633
Totales:	5209

Retirados: Dueto, Maracaibo, Chirife y Cavour.

Ganada por 2 y 1|4 cuerpos.

Tiempo 1'23" 1|5.

Cuidador: E. Sibuet.

SEPTIMA CARRERA

Tan solo Saigón, Sagitario, Platal y Chariot fueron de la partida en la del desquite.

Favorito a pesar de la presencia de Sagitario fué Saigón, otro acierto de la cátedra.

Lanzados a correr los cuatro caballos, Saigón asomó en la delantera perseguido de cerca por Platal en pos de este iba Sagitario y en el fondo Chariot.

El leader continuó su marcha victoriosa hasta la raya, sin importársele mayormente de Sagitario que entró a ser su perseguidor más encarnizado desde el poste de los 800 metros.

Saigón ganó a su medio hermano por 3 y 1|2 cuerpos.

Premio Bambino — Premios: $ 3000 al 1o., 300 al 2o., y 150 al tercero.

	G.	P.
1o. SAIGON 57|54 ks. por Your Majesty y Albarazada del stud Hospiciano R. Martin	4024	803
2o. Sagitario 49 ks. A. Vidal	3527	842
3o. Chariot . . Carugatti	912	301
4o. Platal 49, G. de Palma	948	193
Totales:	9411	2139

Sport: 4.20 y 2.35 del 1o., 2.30 del 2o.

Ganada por 3 cuerpos. Tiempo: 2'45".

Cuidador: J. Quinteros.

Retirados: San Fernando, Palmito y Pasage.

EDICTOS

Por disposición del Señor Juez de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de la Cuarta Nominación doctor Carlos Ameglio Arzeno, el secretario que suscribe hace saber: Que en los autos de Quiebra de **José Lentini**, se ha designado la audie ncia del día 28 del corriente a tercera hora para que tenga lugar la verificación de créditos. Lo que se hace saber a sus efectos con las prevenciones de ley. — Secretaría, mayo 20 de 1926. — J. Dughera.

my. 21-29.

Por disposición del Señor Juez de Paz Letrado de la Cuarta Sección, doctor Oscar M. López, en el juicio seguido por **José Nigro** contra doña **Isabel de Amati** y don **Felipe Matas**, sobre cobro ejecutivo de pesos, el secretario que suscribe hace saber que se ha dictado la resolución cuya parte dispositiva es la siguiente: "No. 134. — Rosario, mayo diez de mil novecientos veintiséis. — Por tanto: Resuelvo: Mandar llevar adelante esta ejecución hasta que el actor se haga completo pago del capital reclamado más sus intereses y costas. — Insértese y hágase saber. — Oscar M. López. Ante mí: Conrado L. Puccio (hijo). — No. 3961. Rosario, mayo dieciocho de mil novecientos veintiseis. —Hágase saber al recurrente que como lo expresa la sentencia dictada, ésta lo es contra la demandada señora Isabel de Amati y su fiador don Felipe Matas, y notifíquese la misma por edictos, los que se publicarán por cinco veces en los diarios DEMOCRACIA y el Boletín Oficial. — López. Ante mí: Alberto Medina. — Lo que se hace saber a los efectos de Ley. — Secretaría, mayo 20 de 1926. — A. Medina.

my. 21-27

Por disposición del señor juez de paz letrado de la 2a. sección doctor Juan J. Trillas el secretario que suscribe hace saber: Que en los autos caratulados Julio Malamud contra **Enrique Garbagnatti** sobre cobro ejecutivo de pesos, se ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así: Por tanto, de acuerdo a lo que dispone el artículo 859 del Código de Proc. Civiles, resuelvo: Ordenar se lleve adelante la ejecución hasta tanto el acreedor se haga íntegro pago del capital reclamado, con más sus intereses y costas. Regulo el honorario del procurador Rapp por sus trabajos efectuados en la suma de setenta y cinco pesos moneda nacional. Insértese, hágase saber, repóngase y publíquense edictos en el Boletín Oficial y DEMOCRACIA de acuerdo a lo que dispone el artículo 861 del mismo código.—Juan J. Trilla. — Ante mí: Enrique Paz. —Lo que se hace saber al señor Enrique Garbagnatti a sus efectos. —Rosario, mayo 4 de 1926.—Enrique Paz, secretario. my. 6-6 jn.

Por disposición del señor juez de 1a. instancia en lo civil y comercial de la 5a. nominación, de esta circunscripción judicial, doctor Horacio Sánchez Granel, se cita, llama y emplaza a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por fallecimiento de doña **Silvana Rodríguez**, ya sean a título de herederos, acreedores o legatarios, para que en el perentorio término de treinta días a contar desde la publicación del presente, comparezcan por sí o por apoderado legal ante este juzgado y secretaría del infrascripto con los justificativos de sus respectivos créditos o acreencias, a deducir sus acciones en forma, bajo los apercibimientos de ley.—Rosario, abril 30 de 1926. —Antonio Atienza, secretario.

my. 8-8 jn.